La guerra fría

El NORAD y la Línea DEW

En el período anterior a la II Guerra Mundial, la posibilidad de un ataque aéreo sobre el continente norteamericano era tan remota que virtualmente no se hizo nada en materia de defensa. Incluso en el curso de ese conflicto, sólo una porción ínfima del enorme presupuesto militar se dedicó a la protección del continente.

Durante la guerra, los sistemas de defensa norteamericanos consistían principalmente en unas 100 estaciones de radares de alerta, situadas en las costas este y oeste. Sin embargo, estas defensas fueron innecesarias y, ante la creciente certeza de una victoria aliada, la cadena de radares fue progresivamente desmantelada durante las fases finales de la II Guerra Mundial. De este modo, cuando se produjo la rendición japonesa no quedaba ya nada de ella y no fue hasta que la guerra fría apareció a finales de los años cuarenta que se volvió a considerar la necesidad de una eficaz defensa aérea.

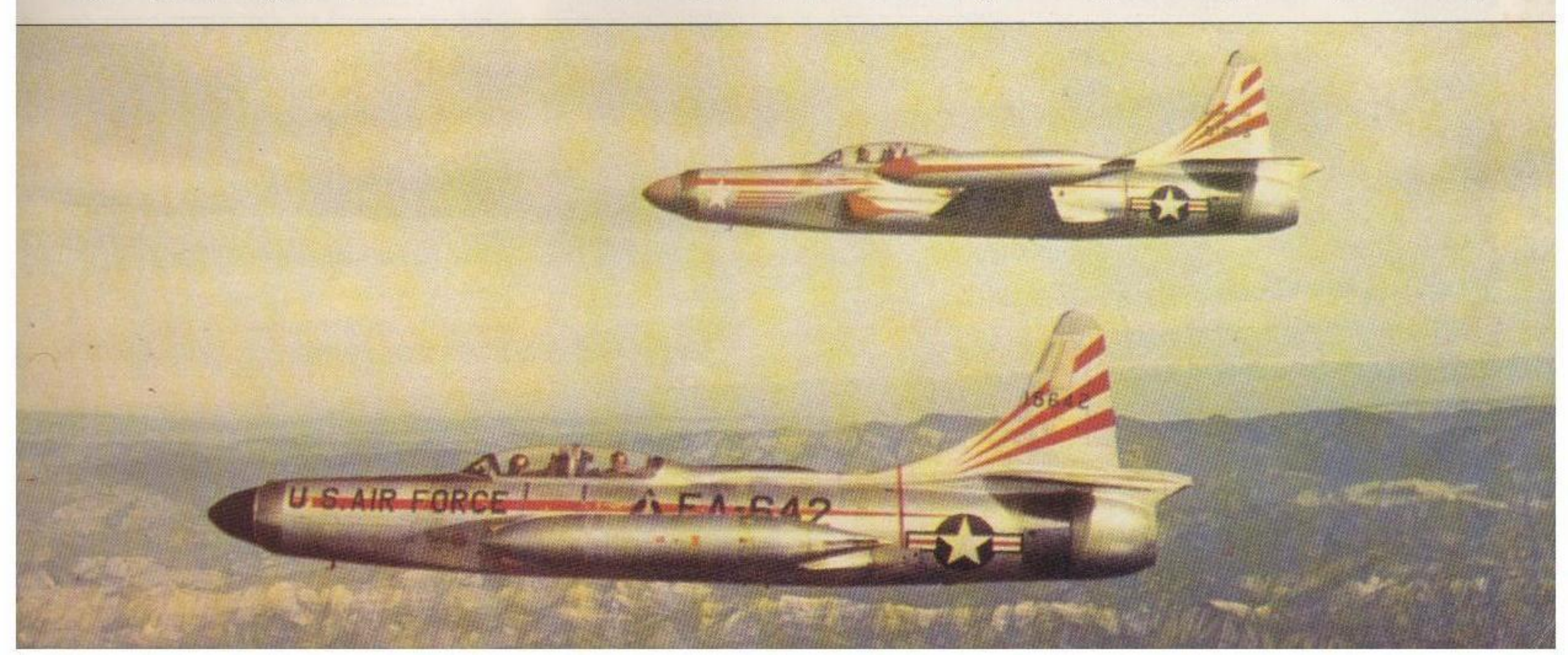
Una de las causas primarias de este renovado interés fue la noticia de que la URSS estaba fabricando el Boeing B-29 Superfortress con el apelativo de Tupolev Tu-4, y que este modelo tenía alcance suficiente para llegar a EE UU. La consolidación del poder soviético en el mundo (lo que quedó refrendado por los pasajes de Checoslovaquia y Berlín) añadió leña al fuego, pero el factor que más contribuyó a la edificación de una red efectiva de protección de América del Norte fue seguramente la detonación del primer ingenio nuclear soviético, en agosto de 1949.

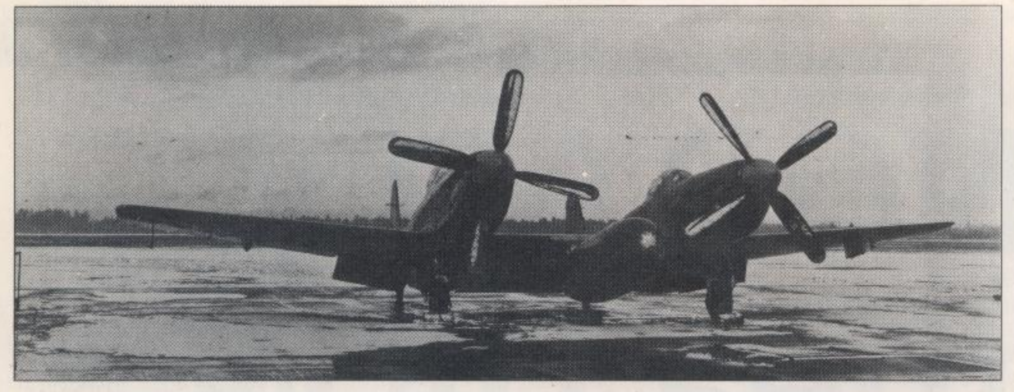
Si bien hasta entonces el peligro había residido en la posibilidad de sufrir un ataque convencional, ahora la amenaza adquiría un cariz bien distinto, pues estaba claro que la URSS podía inflingir graves daños al continente norteamericano. No sería de extrañar que las personas encargadas de la defensa de Estados Unidos sufriesen durante esos primeros años más de una inolvidable noche de insomnio, pues veían con la misma claridad que los medios puestos a su disposición eran absolutamente insuficientes para contrarrestar un ataque masivo y decidido.

Durante la época de la inmediata posguerra, las desmovilizaciones a gran escala habían reducido a la US Army Air Force a sólo una sombra de lo que había sido. Se dieron algunos pasos hacia su modernización y reorganización, como la creación de un Mando de Defensa Aérea (MDA) en marzo de 1946 al tiempo que se constituían el Mando Aéreo Estratégico (MAE) y el Mando Aéreo Táctico (MAT). Sin embargo, los medios defensivos seguían siendo magros, pues el MDA controlaba solamente en principio cuatro escuadrones de caza y una estación de radar.

La creación de la US Air Force como organización independiente en 1947 proporcionó una base mucho más segura desde la que conformar la defensa aérea, y ello se reflejó en marzo de 1948 en la conferencia de Cayo Hueso, en la que se discutieron sus cometidos y límites, dándose la responsabilidad máxima de la defensa aérea continental a la creciente US Air Force. Pero incluso entonces, los fondos para los programas de expansión eran de difícil obtención, si bien en 1949 el Congreso aprobó una partida de 86 millones de dólares para la construcción de una red de alerta temprana consistente en 75 emplazamientos de radares y diez centros de control en EE UU y Alaska. Mientras progresaban las obras en esas instalaciones, parte de los fondos fueron desviados a otros proyectos militares con los que se quería obtener un primer vestigio de protección, de modo que cuando se produjo la invasión de Corea del Sur en junio de 1950 se disponía ya de 44 estaciones temporales de

Armado con 24 cohetes Mighty Mouse de 70 mm en la proa, el Lockheed F-94C Starfire fue el primer interceptador todotiempo a reacción de la USAF y sirvió casi exclusivamente con el Mando de Defensa Aérea, patrullando el gélido norte (foto US Air Force).





Al igual que la mayoría de los mandos principales de la US Air Force, el MDA comenzó su carrera equipado con obsoletos cazas de émbolo como el North American F-82 Twin Mustang, que integró unos pocos escuadrones de interceptación a finales de los años cuarenta.



Uno de los primeros modelos utilizados por el MDA fue el Lockheed Shooting Star; el avión que aparece en la fotografía es un F-80C del 66.º SCI de la base de Elmendorf (Alaska). Aunque no había sido diseñado como interceptador, el F-80 fue muy eficaz.

radar. No fue hasta 1953 que fue desmantelada la última de ellas, pues la totalidad de la nueva red aprobada por el Congreso en 1949 se había completado y ya funcionaba.

Mientras tanto, el MDA había sido objeto de varios cambios en lo concerniente a organización, quedando reducido inicialmente en 1948 al estátus de un elemento subordinado del Mando Aéreo Continental (MACON). También el MAT sufrió esa indignidad, pues tuvo que transigir por la resolució de que una fuerza de caza integrada bajo una dirección central respondería mejor a las necesidades defensivas de EE UU.

Posteriormente, en el otoño de 1949, los medios de defensa aérea fueron reorganizados en dos ramas separadas (la Fuerza de Defensa Aérea Occidental y la FDA Oriental) bajo el control del MACON, pero la constatación de que las misiones tácticas y las de defensa aérea resultaban poco compatibles resultó en la resurrección del MDA como organización independiente el 1 de enero de 1951.

A partir de ese momento, el MDA tuvo que encargarse exclusivamente de la defensa aérea de Estados Unidos y acabó heredando todas las unidades de la USAF destinadas a los distintos aspectos de ese cometido, incluidos los escuadrones de interceptación, los de control y alerta temprana, y las unidades de radares.

Con un horizonte bastante más despejado, el MDA se embarcó en un período de expansión que sólo fue eclipsado por el tremendo crecimiento del MAE. Sus manifestaciones visibles comprendieron el despliegue de varios centenares de interceptadores adicionales, la construcción de nuevas redes de radares de alerta temprana y el desarrollo de una nueva generación de aviones de caza, tales como el Convair F-102 Delta Dagger. Sin embargo, y de forma inevitable, ese masivo programa de crecimiento no fue cosa fácil, pues de hecho se encontraron numerosos problemas, algunos de los cuales (como los propios del inmaduro Convair F-102) parecieron a veces virtualmente insolubles.

En lo que concierne al equipo operacional, el MDA no era una organización perfecta a principios de 1950, pues controlaba un total de 20 escuadrones con una mezcla de aviones de émbolo y reacción, la mayoría de los cuales habían sido concebidos para misiones tácticas y no de interceptación. Numéricamente, el tipo más significativo era el North American F-86 Sabre, que equipaba siete escuadrones pero que era esencialmente un caza de superioridad aérea diurna, al igual que el Lockheed Shooting Star, presente en tres escuadrones. Otros seis usaban variantes del Republic F-84 Thunderjet, otro modelo poco apto para la defensa aérea, en tanto que los cuatro restantes contaban con el North American F-82 Twin Mustang que, por lo menos, contaba con un primitivo radar que le daba cierta capacidad todo tiempo; sin embargo, esta ventaja se perdía por las pobres prestaciones del avión en sí.

No obstante, este cuadro mejoró algo cuando durante el mes de mayo de 1950 el MDA comenzó a recibir el Lockheed F-94 Starfire; a finales de año, ese interceptador interino servía ya en cinco escuadrones. El F-86A seguía siendo el modelo más importante, en trece escuadrones, mientras que los tres restantes utilizaban el F-84 Thunderjet.

Nuevos interceptadores

Con la vista puesta en el futuro, la producción del F-94 progresó rápidamente mientras se trabajaba en dos nuevos interceptadores, el Northrop F-89 Scorpion y la variante F-86D del ubicuo Sabre, si bien ambos aparatos sufrieron excesivos problemas de desarrollo.

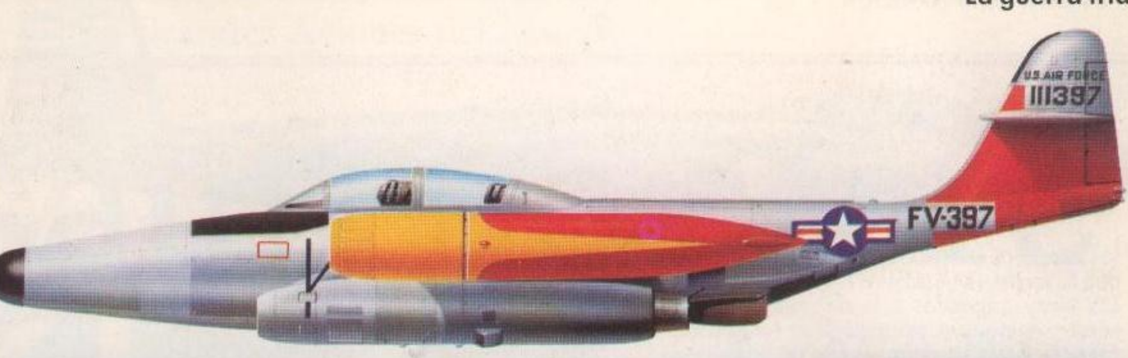
En el caso del F-86D, la mayoría de las dificultades residían en casar el altamente sofisticado sistema de control de tiro con la célula: este modelo sufrió numerosas explosiones motrices e incendios en vuelo que obligaron a inmovilizarlo en tierra a finales de 1953. También el Scorpion encontró dificultades con el sistema de control de tiro y la planta motriz, pero mucho más serio que eso fue una deficiencia estructural, y varios aviones se desintegraron literalmente en el aire a causa de un incorrecto diseño alar; ello dio como resultado la inmovilización de este modelo en setiembre de 1952. Se incorporaron modificaciones en las últimas variantes del F-89, pero no pudo evitarse que todavía en 1954 sufriese restricciones de velocidad. Ello perjudicó de forma importante su efectividad, pues el Scorpion sólo era capaz de salir airoso contra objetivos del tipo B-29.

Además de las mejoras introducidas en los aviones de combate en sí, el MDA fue adoptando también sistemas de alerta más nuevos y capaces. Como ya se ha referido, la red original de radares quedó lista en 1953, pero este sistema tenía su principal inconveniente en que era incapaz de alertar sobre los aviones aproximándose a baja cota. En un primer momento, para solventar eso se creó una organización en EE UU y Canadá, el Cuerpo de Observadores en Tierra, integrada por unos 430 000 voluntarios civiles, que fue disuelta en 1959 a raíz de la disponibilidad de radares más eficientes.

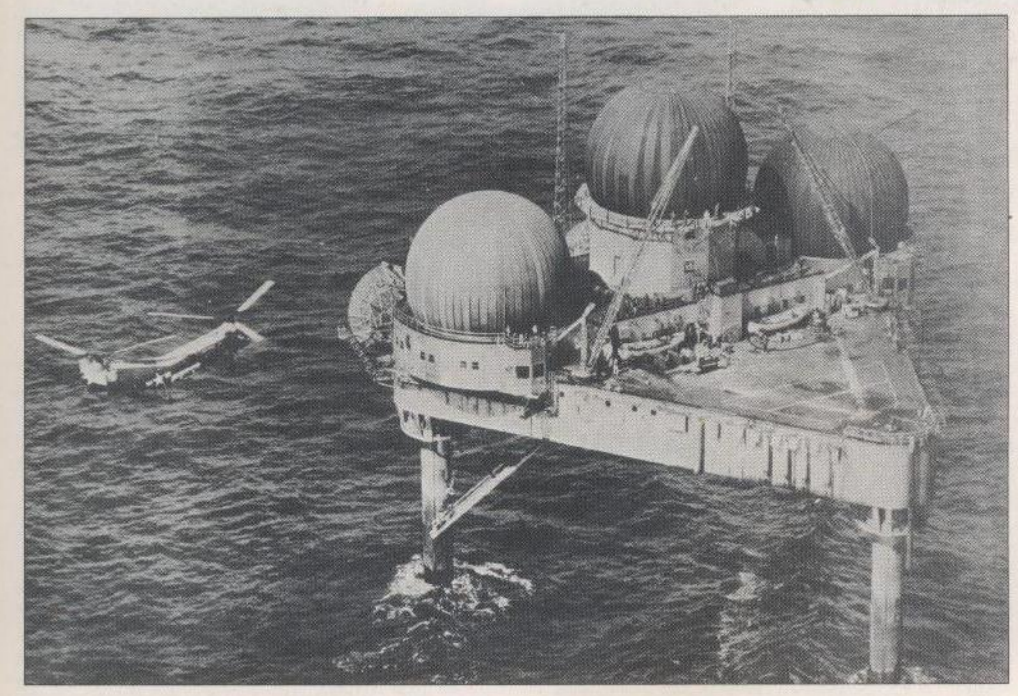
Otro fallo notable residía en la inadecuada cobertura de las regiones polares, que en cualquier caso constituían una de las más obvias sendas de aproximación de los hipotéticos ataques soviéticos. El primer paso para cubrir ese hueco se dio a finales de 1952, cuando el presidente Truman anunció un plan para erigir una línea de radares de alerta temprana, que debía cubrir 4 800 km describiendo un se-

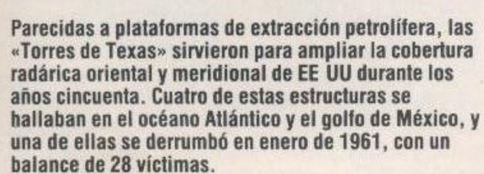


Aquejado inicialmente de numerosos problemas, incluidas deficiencias estructurales, el Northrop Scorpion maduró en un efectivo interceptador todotiempo y fue ampliamente utilizado por el Mando de Defensa Aérea durante los años cincuenta. En la fotografía aparecen cinco F-89D.



El Northrop F-89D llevaba su armamento en los espaciosos contenedores marginales. Cada uno de ellos tenía cabida para tres misiles aire-aire Hughes Falcon y cohetes de aletas desplegables. El ejemplar ilustrado perteneció al 64.° Squadron de Caza de Interceptación, estacionado en Elmendorf (Alaska).





Parecidas a plataformas de extracción petrolífera, las «Torres de Texas» sirvieron para ampliar la cobertura radárica oriental y meridional de EE UU durante los años cincuenta. Cuatro de estas estructuras se hallaban en el océano Atlántico y el golfo de México, y una de ellas se derrumbó en enero de 1961, con un balance de 28 víctimas.



El Sabre fue la espina dorsal de la flota de interceptación del MDA durante unos pocos años a mediados de los cincuenta, hasta ser remplazado por modelos construidos expresamente, como el Convair F-102A. Este F-86D del 329.° Squadron de Caza de Interceptación fue fotografiado en uno de los hangares de alerta de la base de George, en California.

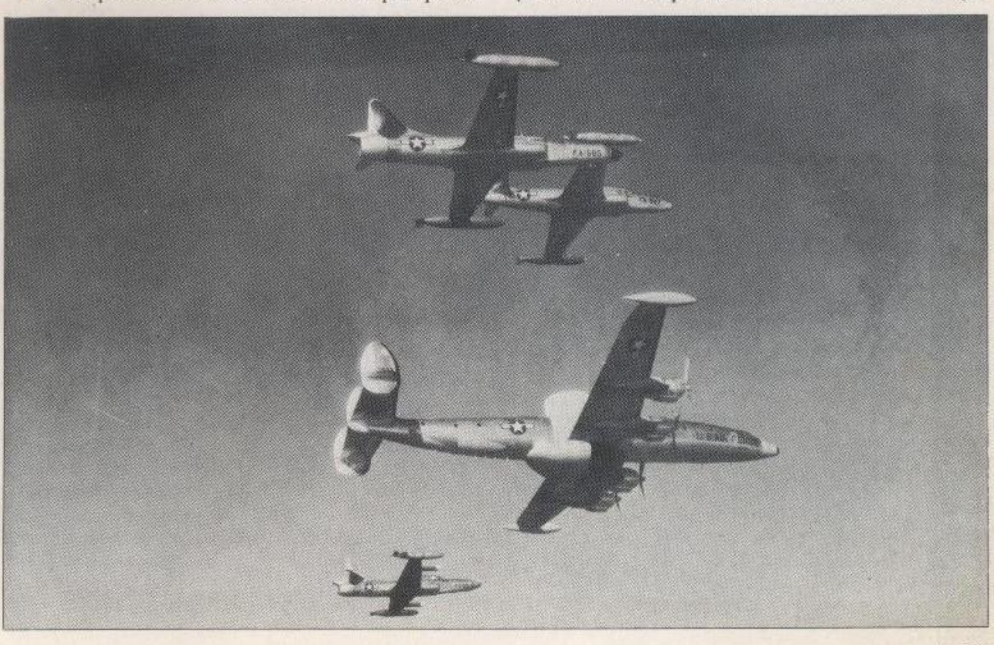
micírculo a través de las regiones norteñas de Canadá. Conocida como Línea DEW (Distant Early Warning, o alerta temprana distante), debía incluir varios centros de operación y su construcción comenzó en 1955, concluyendo a mediados de 1957. Más o menos simultáneamente, comenzó a operar una línea más meridional de radares, la Mid-Canada Line, en tanto que otra red de radares de cobertura septentrional, la Pinetree Line, se erigió en las regiones meridionales de Canadá.

Otros esfuerzos volcados en la mejora de la cobertura radárica durante los años cincuenta se centraron en las costas este y oeste, y supuso el despliegue de buques de descubierta radar de la US Navy, la construcción de las llamadas «Torres de Texas» en el océano Atlántico y el golfo de México para soportar pesadas instalaciones radáricas, y el profuso empleo de aviones de alerta temprana y control aerotransportados (del modelo Lockheed RC-121, más tarde EC-121) patrullando sobre mar abierto.

Naturalmente, a medida de que se disponía de interceptadores y redes de radar cada vez más sofisticadas, se fue generando una necesidad imperiosa de métodos igualmente sofisticados de ejercer el mando y el control, y de procesar todos los datos básicos de radar suministrados por los diferentes centros de mando. Ello se manifestó en el desarrollo y despliegue inicial del SAGE (Semi-Automatic Ground Environment), esencialmente un sistema mecánico de controlar los interceptadores y en el que se introducirían los últimos avances experimentados en el campo de los ordenadores.

La aceptación del sistema SAGE por parte de la USAF se produjo en 1953, pero no fue hasta el verano de 1958 que el primer centro de dirección comenzó a operar desde la base de McGuire (Nueva Jersey); el último ADS (Air Defense Sector) estuvo listo, en Sioux City (Iowa), en diciembre de 1961. Posteriormente, durante los años sesenta, un sistema suplementario conocido como BUIC (Back-Up Interceptor Control) entró en servicio; se trataba de un medio alternativo de ejercer el control sobre la fuerza de interceptación en el caso de que un centro de dirección del SAGE pudiese quedar inoperativo.

Mientras tenían lugar estas mejoras en el material terrestre y de vuelo a fin de conseguir una defensa más eficaz, tuvieron también efecto numerosos cambios de organización con el objetivo último de integrar los distintos recursos de defensa aérea de Estados Unidos y Canadá. Los primeros esfuerzos en esa dirección se realizaron a nivel nacional, en un proceso en el que se intentó coordinar mejor



Además de los numerosos radares costeros y marítimos, el MDA dispuso de una amplia flota de aviones de alerta temprana aerotransportada basada en el modelo comercial Lockheed Super Constellation. El avión de la fotografía es un RC-121D Warning Star volando en formación con dos F-94C Starfire y un T-33A (foto US Air Force).



Este Avro Canada CF-100 Mk 4 Canuck del 432.° Squadron de las RCAF aparece con los lanzacohetes marginales y los cañones ventrales. El CF-100 entró en servicio en 1952 y fue remplazado por el Voodoo a mediados de los años sesenta.

los efectivos del MDA, el Mando Antiaéreo del Ejército (MANE) y los elementos de la US Navy asignados a la defensa del espacio aéreo. Aunque a principios de los años cincuenta existía ya cierto grado de cooperación entre los servicios, se hizo evidente que se precisaba de un mando unificado y ello finalmente dio lugar a la creación del CONAD (Continental Air Defense Command).

Posteriormente, al cabo de tres años, se constituyó el NORAD (North American Air Defense Command) con la misión de defender Estados Unidos, Canadá y Alaska. Los componentes del NORAD (cuyo cuartel general se halla, al igual que entonces, en Colorado Springs) eran el Mando de Defensa Aérea de las RCAF, en St Hubert (Quebec); el Mando de Defensa Aérea del US Army; las Fuerzas Navales del NORAD; y el MDA de la USAF.

El despliegue operacional de lo que podría ser calificado como los interceptadores de segunda generación comenzó en abril de 1956, cuando el Convair F-102 Delta Dagger entró en servicio en la base de George (California). A finales de los años cincuenta, a este modelo se habían unido en las filas del MDA el McDonnell F-101B Voodoo, el Lockheed F-104A Starfighter y el Convair F-106A Delta Dart; estos cuatro aparatos tenían prestaciones supersónicas.

A principios de los años sesenta, el MDA había alcanzado la práctica totalidad de sus objetivos, tras haber podido dar de baja de las unidades de primera línea a todos sus antiguos cazas subsónicos. Sin embargo, desde mediados de los años cincuenta había experimentado cierta contracción numérica, debido en parte a que se había llegado a la conclusión de que las fuerzas de bombardeo soviéticas no eran tan importantes como se había llegado a creer, pero ello se debía principalmente a que la defensa eficaz de Estados Unidos era virtualmente imposible de conseguir a raíz del despliegue por parte de la URSS de sustanciales cantidades de misiles balísticos intercontinentales.



Conocido afectuosamente como el «Deuce», el Convair F-102 Delta Dagger fue el primer caza de la serie Century utilizado por el MDA, integrándose en el 327.° SCI de George (California) en abril de 1956. Posteriormente, este mando utilizó un total de 875 ejemplares (foto US Air Force).



El Convair F-106A Delta Dart ha sido, con mucho, el caza más valioso del MDA en términos de longevidad, pues se integró en esa organización en mayo de 1959 y todavía en 1985 equipa tres unidades del MADAT. En la fotografía, un aparato del 48.° SCI recibiendo carburante (foto Peter R. Foster).

Independientemente de esa disminución de sus fuerzas de interceptación, a lo largo de los años sesenta el MDA siguió perfeccionando su red de radares. La manifestación más notable de ello fue la introducción del BMEWS (Ballistic Missile Early Warning System), un proceso que se completó en el otoño de 1963 con la activación de las instalaciones de Flyngdales (Inglaterra).

No obstante, y pese a la introducción de sistemas de alerta cada vez mejores, el MDA fue apagándose en el transcurso de los años sesenta, y a finales de ese decenio sólo conservaba 15 escuadrones de interceptación, 11 con el F-106A, tres con el F-101B y uno con el F-102A. En lo que concierne al F-101B, este tipo llegó al final de su carrera activa con el MDA en abril de 1971 al ser disueltos los tres escuadrones que lo empleaban, en tanto que el F-102 desapareció finalmente en abril de 1973 cuando el último escuadrón que lo utilizaba se convirtió al McDonnell Douglas F-4C Phantom II. El Convair Delta Dart, sin embargo, se mantuvo en activo hasta el final, pues sobrevivían seis escuadrones con él equipados cuando el MDA se fusionó con el MAT para constituir el MATDA (Mando Aéreo Táctico de Defensa Aérea) en junio de 1979.

Si bien el MDA desapareció como tal, el NORAD sigue todavía vivo, operando desde sus cuarteles subterráneos en el interior de una montaña próxima a Colorado Springs. Estados Unidos y Canadá mantienen una firme alianza defensiva y tanto uno como otro han continuado mejorando sus redes de alerta y sus efectivos de combate. Modelos como el McDonnell Douglas F-15 Eagle y el McDonnell Douglas F-18 Hornet constituyen hoy la punta de lanza del NORAD, apoyados por máquinas más antiguas, como los F-4 Phantom II y F-106 Delta Dart, que todavía son utilizadas en ciertas cantidades como interceptadores por la Guardia Aérea Nacional de EE UU. Además, se han introducido mejoras en la estructura de mando y control, y el despliegue de radares más capaces ha ayudado a asegurar que el NORAD sea capaz de responder a «la amenaza», cuya naturaleza ha cambiado de forma radical desde que esa pantalla defensiva fuese erigida a finales de los años cuarenta y principios de los cincuenta.

Contribución canadiense

Si bien Estados Unidos soporta el peso de los efectivos del NORAD, la contribución canadiense no puede ser desestimada ya que ha sido, y todavía lo es, muy significativa. Como ya se ha dicho, gran parte de las estaciones de radares de alerta temprana se hallan en suelo canadiense y, como la mayoría de las posibilidades de hipotéticos ataques toman como ruta de aproximación las regiones polares, está claro que los aviones de caza canadienses representan la primera línea defensiva del vasto territorio norteamericano. De acuerdo con ello, ese país ha mantenido durante muchos años una importante fuerza de interceptación, que actualmente está siendo mejorada mediante la puesta en servicio del McDonnell Douglas CF-18 Hornet.

En los años cincuenta, cuando los presupuestos de defensa permitían la adquisición de más material que hoy día, Canadá poseía un gran número de escuadrones de caza para la defensa aérea, muchos equipados con el caza nocturno y todo tiempo Avro Canada CF-100, de producción nacional. Durante algún tiempo se pensó que este modelo iba a ser sustituido por otro autóctono, el Avro Canada CF-105 Arrow, pero tras la cancelación de ese proyecto a Canadá no le quedó otra opción que confiar en Estados Unidos para la adquisición de un avión viable, de manera que desde principios de los años sesenta su capacidad de interceptación ha estado confiada en exclusiva al McDonnell Voodoo. Este modelo ha llegado ya al fin de su carrera operativa y hasta hace poco equipaba un único escuadrón de la costa oeste. Las otras dos unidades aún dotadas con el Voodoo completaron su paso al CF-18 Hornet durante 1984.

Con la retirada del CF-101 Voodoo de los escuadrones de combate en diciembre de 1984, las Fuerzas Armadas Canadienses ponían fin a 23 años de utilización de este modelo. Bajo el control del NORAD, el Voodoo desempeñó la vital tarea de interceptación junto con los aviones de la USAF, papel para el que estaba mejor adaptado que el Avro CF-100 Canuck.



Dassault Mystère y Super Mystère

La ocupación de Francia durante la II Guerra Mundial fue un traspiés serio para su industria aeronáutica y no fue hasta la posguerra que ésta volvió por sus antiguos fueros. Marcel Dassault produjo, a través del Ouragan, los modelos de alas en flecha Mystère y Super Mystère, que le condujeron a un primer plano mundial.

El último caza de preguerra diseñado por Marcel Bloch, el Bloch 150, resultó tan malo que incluso rehusó despegar, pero a partir de su diseño básico se creó la serie M.B.151 y M.B.152, que se batió bravamente contra los Messerschmitt Bf 109, muy superiores cualitativamente. Más tarde, Bloch acabó en el campo de concentración de Buchenwald, pero consiguió sobrevivir y, en 1946, volver al trabajo bajo su nueva identidad de Marcel Dassault. Tras reunir a su antiguo equipo de diseño, se lanzó a la creación de un caza a reacción totalmente nuevo que debía ir propulsado por el Rolls-Royce Nene, un poderoso turborreactor que iba a ser construido en Francia por la compañía Hispano-Suiza. El nuevo caza fue bautizado Ouragan (huracán).

Puesto en vuelo el 28 de febrero de 1949, parecía una copia del F-84 Thunderjet, si bien era más rechoncho y anguloso, y su superficie ventral quedaba más cercana al suelo. Algunas de sus características eran revestimiento resistente con un alto nivel de acabado, una cabina presurizada con un asiento Martin-Baker, aterrizadores Messier de retracción hidráulica, controles de vuelo de mando también hidráulico y cuatro cañones Hispano 404 de 20 mm en la parte baja del fuselaje. Pocos, aparte del piloto probador, eran capaces de comprender que se hallaban frente a un caza muy bueno y desprovisto de vicios. En julio de 1949 se encargó un lote de 15 Ouragan de desarrollo, además de los tres ya construidos, pero esos aviones fueron empleados básicamente para probar el nuevo motor francés SNECMA Atar, el cañón DEFA de 30 mm, aterrizadores más duros, radares, lanzacohetes internos y muchos otros equipos.

Ese lote de 350 aviones debía haber constado, en realidad, de 850. La razón de ese recorte estribaba en parte en que Dassault era consciente del fulgurante progreso del desarrollo de cazas y, en consecuencia, se embarcó en un imparable proceso de llevar a sus cazas lo más cerca posible del primer plano mundial. Durante la primera mitad de los años cincuenta, el faro que había guiado la inspiración de Dassault era la North American Aviation, cuyos F-86 y F-100 sobresalían en algunos de los aspectos que más interesaban al ingeniero francés. Algunos de éstos eran las alas en flecha, el uso de delgados perfiles en planos y estabilizadores, nuevas formas de tomas de aire (más tarde, del tipo oval plano), avanzados sistemas de control de vuelo, tomas de aire laterales para dejar espacio en el morro para el radar, estabilizadores de una pieza (sin timones de profundidad), motores axiales con poscombustión, y avanzados métodos estructurales en los que se usaban grandes



La insignia del avispón en la deriva y el código del morro (12-Yankee Julliet) identifican a este Super Mystère como uno de los pertenecientes al EC 1/12 «Cambrésis», el primer escuadrón receptor de este modelo y también el último en darlo de baja, en octubre de 1977 (foto Peter R. Foster).



La EC 8 del Armée de l'Air siguió utilizando el Mystère IVA incluso tras la recepción del Alpha Jet en 1982. Basados en Cazaux, los viejos reactores se emplean en entrenamiento de armas y resultan tan robustos, simples y populares que nadie se atreve a predecir su posible fecha de retirada.

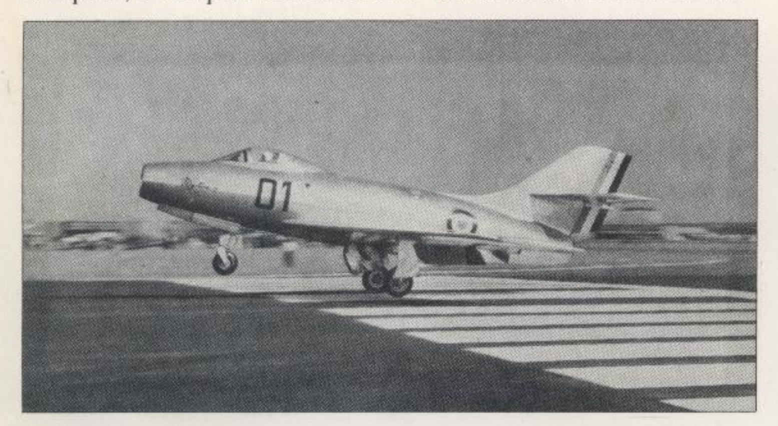
Las Fuerzas Aéreas de Israel han pintado sus 60 Mystère IVA en varios esquemas de camuflaje o, como el de la ilustración, los ha dejado con el metal desnudo. Todo el *lettering* de estos aviones está escrito en hebreo y los depósitos lanzables de combustible son de 620 litros.

prensas para conformar partes de la célula a partir de láminas de aleación de aluminio.

Dassault era un hombre muy supersticioso, que daba gran importancia a la elección de los nombres. Cuando dio el paso a la versión en flecha del Ouragan eligió el nombre de Mystère, que dio a todos sus aviones hasta 1956 y que más tarde aplicó también a una familia de reactores ejecutivos (a partir de 1956, por supuesto, cambió al nombre de Mirage para todos sus cazas, e incluso para los bombarderos, sin importar demasiado las diferencias que entre ellos pudiese haber). El primer prototipo Mystère voló, tripulado por el gran piloto probador Constantin Rozanoff, el 23 de febrero de 1951. Se trataba, básicamente, de un Ouragan con alas y empenajes aflechados a 30°, mientras que el motor seguía siendo el Nene Mk 104B construido por Hispano.

Hacia 1951, las alas en flecha comenzaban a difundirse, pero Dassault no pudo por menos que sorprenderse al comprobar que el Mystère era un avión tan noble como su más sencillo antecesor. En abril de 1951, el Ministerio del Aire francés encargó un lote de 17 aviones de desarrollo Mystère II, los seis primeros propulsados por el Tay construido por Hispano (un desarrollo más potente del Nene) y los 11 restantes substancialmente reformados para recibir el motor axial francés Atar. Algunos Mystère montaron los nuevos cañones DEFA de 30 mm y los dos últimos fueron los más potentes de todos, con el Atar 101F-2 de 3 800 kg de empuje con poscombustión.

En fin, el gobierno estaba ansioso por poner el Atar en servicio y eligió la versión sin posquemador para la primera variante de producción, la Mystère II de mediados de 1952. Por esas fechas, el gobierno de EE UU había aprobado un plan de ayuda a los estados europeos, en el que se financiaba la construcción de material militar en factorías europeas reconstruidas. Este Off-Shore Procurement fue especialmente benéfico para las fuerzas aéreas de la OTAN, si bien antes de que cualquier tipo de equipo pudiese ser elegido debía ser aceptado por un grupo de evaluación norteamericano. En el caso de las cazas, una comisión de muy alto nivel encabezada por el coronel Albert Boyd, de la USAF, visitó varias factorías, y también la de Dassault, si bien se sabía poco sobre las recientes actividades francesas. El capitán Davies recibió el encargo de pilotar uno de los Mystère IIB de preserie, con un motor Atar 101D. Para su sorpresa, Davies no sólo descubrió que el Mystère era un avión de primera fila, sino también que superaba fácilmente Mach 1 en picado. Como otros muchos cazas de la época, tanto británicos como norteamericanos, eran sólo «supuestamente» supersónicos, si bien aquejados de problemas aerodinámicos y de control, Davies quedó encantado.



Aterrizaje del MD 452-01, primer prototipo Mystère I, propulsado por un Hispano Nene 104B. Puesto en vuelo en febrero de 1951 (antes que los Hunter y Swift británicos), este simple avión supuso el comienzo de un prolongado desarrollo que convirtió al Mystère en un aparato altamente competitivo.

Ello dio como resultado en abril de 1953 la celebración de una ceremonia formal en París, durante la cual el Armée de l'Air firmó por 150 cazas Mystère IIC, mientras que los representantes del gobierno de EE UU y de la USAF encargaban 225 ejemplares de la nueva generación, el Mystère IVA. Por entonces, el Ouragan salía de la línea de montaje de Burdeos-Talence a un ritmo de 30 unidades mensuales, el Mystère IIC estaba listo para su producción y el Mystère IVA de tercera generación se hallaba ya en programa de evaluación.

Variaciones sobre un mismo tema

El Mystère IIC siguió al lote principal de Ouragan para el Armée de l'Air, precediendo incluso a los de exportación; el total de 156 aviones (se habían añadido seis) se entregó en 1954-56, seguidos por los Mystère IVA, muchos de los cuales se construyeron en paralelo a partir de 1954. Un lote de 24 Mystère IIC para Israel no llegó a materializarse, por razones que nada tienen que ver con el avión. El Mystère IIC era un modesto avance sobre el Ouragan y, como era un puente entre su predecesor y el mucho más potente Mystère IVA, tuvo una vida operacional algo corta, en la 10.ª Escadre de Creil y la 5.ª Escadre de Orange. Existió también el caza nocturno Mystère de Nuit (Mystère III), un biplaza con radar que usaba tomas de aire laterales, pero este ejemplar no pasó de fase de prototipo.

A finales de 1951, mientras los primeros Mystère se hallaban en sus fases iniciales, el equipo de Dassault decidió que el avión de siguiente generación debía ser totalmente nuevo. Cuando el primer Mystère IV salió de su hangar de la base gubernamental de Istres, en agosto de 1952, parecía casi idéntico al anterior Mystère IIC, pero al observarlo detenidamente se descubría que la flecha alar era más acusada (38° comparados con los 30° anteriores). De hecho, ni una sola parte estructural era común con su correspondiente anterior; el fuselaje era más resistente, largo y profundo, y de sección oval, la cola era mayor y más aflechada, y los estabiliza-



Como medida de seguridad, las Fuerzas Aéreas de Israel cambian frecuentemente los números de código pintados en sus aviones. Este SMB2 lleva un camuflaje «no desértico», pero las zonas de los números han quedado en metal desnudo. Este avión estaba basado en Hatzor a mediados de 1972.

Pintado en un camuflaje táctico tritono, este Super Mystère B2 sirvió en el EC 2/12 «Cornouailles» del Armée de l'Air, basado en Cambrai-Epinoy, hasta ser remplazado por el Mirage F.1C a mediados de los años setenta.

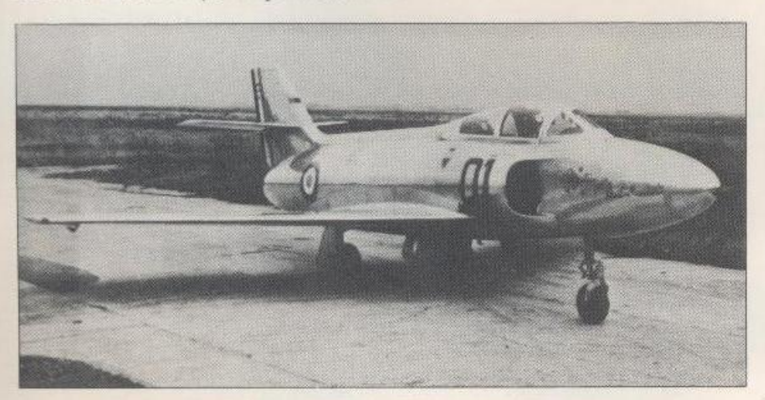
dores eran de un tipo muy similar al del F-86E Sabre, montados en implantación baja. Quizá, la característica más destacable era que el espesor de las alas y los empenajes se había reducido acusadamente, pasando del 9,0 % anterior a un 7,5 %. Esta vez había sido Hispano-Suiza la compañía contratada para el motor de producción, que era un derivado francés del Tay denominado Verdon (los 50 primeros aviones llevaron el Tay 250). Estabilizado a 3 500 kg de empuje, el Verdon fue uno de los descendientes más poderosos del Rolls-Royce Nene original.

El Mystère IV voló por vez primera el 28 de setiembre de 1952, poco después de descubrirse que el Mystère IIB era supersónico. Se trataba una vez más de un ganador nato, aunque el empenaje vertical hubo de agrandarse y unirse a la cabina mediante un carenado dorsal, así como hubo de alargarse la sección trasera del fuselaje. Para producir el Mystère IVA se precisó de sólo 60 cambios de ingeniería y el resultado fue uno de los cazas más elegantes y eficaces del momento (en ocasiones incluía armamento lanzable, como bombas de 500 Kg o lanzacohetes). Se construyeron 421 unidades en 1954-58, las últimas de las cuales fueron ya montadas en la modificada y ampliada factoría de la compañía en Mérignac, a pocos kilómetros de Talence. De esos aviones, 240 fueron para el Armée de l'Air (incluidos 225 financiados por EE UU), mientras que la India adquirió 110 e Israel 60. Esos tres países utilizaron sus Mystère IVA durante mucho tiempo y también en combate: en el caso de los clientes de exportación ello es bien sabido, pero no lo es tanto que Francia empleó los suyos, recién estrenados, en los sucesos de Suez de noviembre de 1956. Este avión ha tenido una carrera activa larga y fructífera, pues la EC 7 conservó muchos de sus Mystère IVA como entrenadores después de haber sido reequipada con el SEPECAT Jaguar, y la Escuela de Vuelo de Tours poseía todavía varios a principios de 1985.

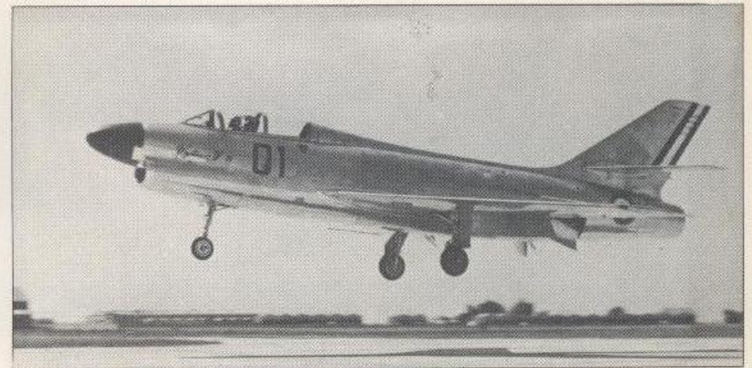
Muchas de las variantes previstas por Dassault, como una de reconocimiento, otra naval embarcada y una tercera de entrenamiento avanzado, no llegaron a volar. Una que sí lo hizo fue el atractivo interceptador nocturno Mystère IVN, con el fuselaje alargado, asientos en tándem, radar de proa CSF (en un morro muy similar al del F-86D) y un motor Rolls-Royce Avon RA.7R con poscombustión. El Mystère IVN voló en julio de 1954. El más potente de todos los Mystère podía haber sido el IVD, con un gigantesco motor SNECMA Vulcain que desarrollaba un empuje de 5 440 kg incluso sin la poscombustión. Los Mystère XX, 20N, 26 y 28 eran proyectos de nueva generación, previstos para exceder Mach 1 en vuelo horizontal.

Primer caza supersónico europeo

A principios de 1952 se había pensado llamar Super Mystère al Mystère IV, pero las versiones mejoradas aparecían a tal ritmo que se prefirió reservar ese nombre para un avión que hiciese más méritos. El Mystère IVN fue un desarrollo lateral para un cometido diferente, pero fue precedido por un nuevo modelo de la familia principal de serie, el Mystère IVB. Puesto en vuelo el 16 de diciembre de 1953, presentaba una nueva sección frontal del fuselaje con una toma de aire parecida a la del F-86H Sabre, con el perfil superior alojando un radar telemétrico y un conducto de admisión que, en vez de bifurcarse para pasar por ambos lados de la cabina, discurría por debajo del piso de la misma. Ello llevó a un nuevo aterrizador delantero, que se retraía hacia atrás en lugar de hacia adelante y cuya menuda rueda, con neumático de alta presión, rotaba 90º a fin de alojarse horizontalmente bajo el conducto de admisión de aire. El fuselaje era más largo y profundo, y el motor era el Avon RA.7R. El 24 de febrero de 1954 el Mystère IVB excedió Mach 1



Puesto en vuelo en julio de 1953, el MD 453 Mystère III era un caza nocturno al que también se denominó Mystère de Nuit. Su motor Tay presentaba tomas de aire laterales para dejar espacio en el morro para el radar. Más tarde, este prototipo fue empleado en las primeras evaluaciones transónicas con asientos eyectables.



Uno de los Mystère más atractivos fue el interceptador nocturno IVN, con motor Avon, puesto en vuelo en julio de 1954. Tanto el avión como su radar CSF debían mucho al NA F-86D, y su armamento previsto consistía en 52 cohetes en el contenedor ventral y cuatro lanzacohetes de 19 proyectiles bajo las alas.

en vuelo horizontal, convirtiéndose así en el primer caza europeo que lo lograba.

En diciembre de 1952 se había encargado un lote de seis Mystère IVB, que resultaron visiblemente distintos. Las cubiertas se abrían hacia arriba y atrás mediante cuatro articulaciones paralelas, y las de algunos aparatos usaban formeros múltiples a raíz de que algunos modelos hubiesen sufrido distorsiones e incluso la pérdida de la cubierta en vuelo a alta velocidad. Estas cubiertas multiformero se revelaron más tarde innecesarias, pero el desarrollo aerodinámico continuó y, a base de adoptar avanzados métodos constructivos, Dassault produjo el ala prevista para los Mystère serie 20 (XX) pero instalándola en un fuselaje mejorado y derivado del Mystère IVB. La nueva ala presentaba una flecha media de 45º y un espesor de sólo el 6 %. Gracias al criterio de Dassault, la compañía francesa fue capaz de conservar los alerones externos convencionales, los flaps y el borde de ataque sólido, en vez de una solución al estilo del F-100 (alerones internos, sin flaps y ranuras de envergadura total). Mientras que algunos prototipos Mystère IVB llevaron grandes derivas con extensiones dorsales, el nuevo caza tenía una elegante unidad de cola de mayor superficie, borde de ataque recto y borde marginal más puntiagudo. Los empenajes horizontales fueron del tipo entero y de mando asistido, y pudieron conservar su emplazamiento originario (a diferencia del caso del F-100, en que fueron implantados en la posición más baja posible).

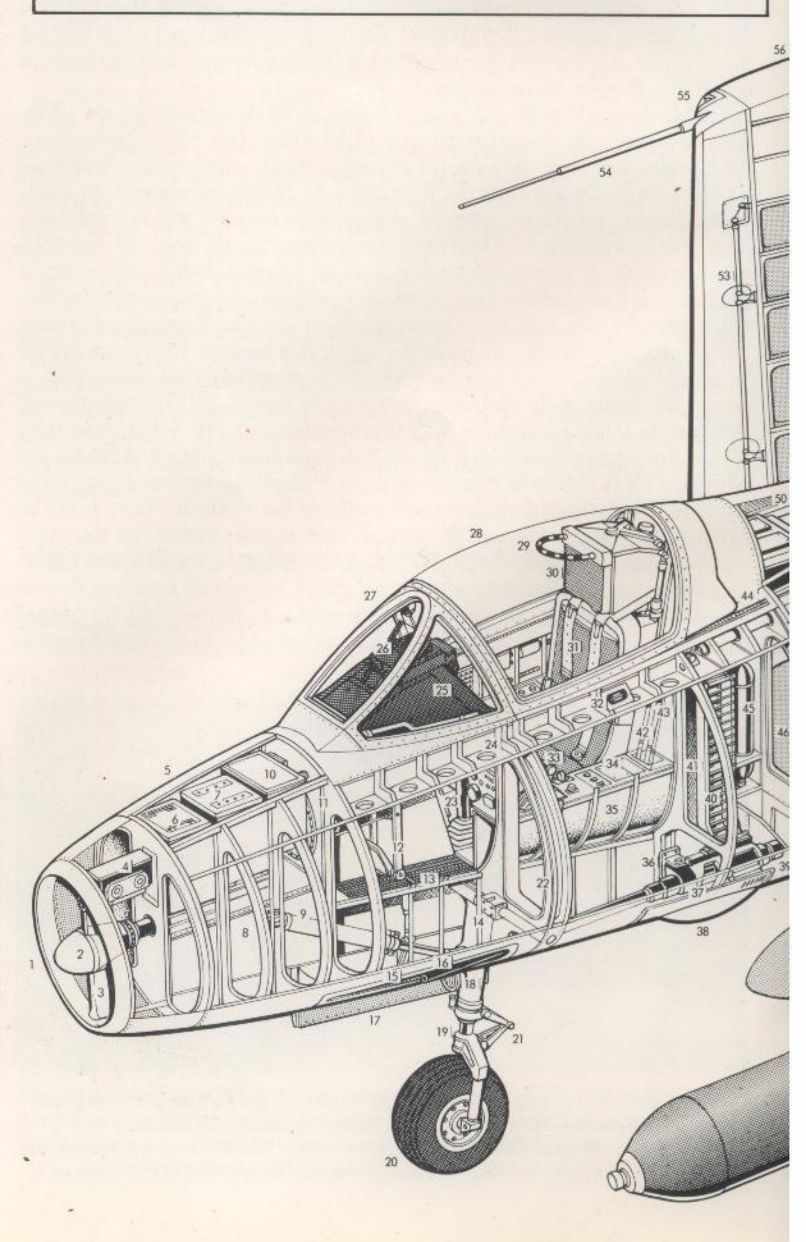
Al sumar todas estas innovaciones, el resultado no fue el Mystère 20, sino, por fin, el Super Mystère. Desde el principio, el armamento interno de dos cañones DEFA fue complementado por un contenedor retráctil con 35 cohetes SNEB de 68 mm, basados en el tipo norteamericano Mighty Mouse que equipaba a varios cazas de la USAF. Además, de los soportes subalares podía suspenderse una carga ofensiva de hasta 1 000 kg o dos depósitos de carburante, más tarde complementada por dos misiles aire-aire Sidewinder. El primer Super Mystère fue pilotado por Paul Boudier el 2 de marzo de 1955, excediendo Mach 1,2 durante el cuarto vuelo, acaecido al día siguiente. Desgraciadamente, este avión se estrelló al cabo de un tiempo, muriendo el famoso Rozanoff, si bien ello no fue achacable a ningún defecto del avión. El desarrollo prosiguió pero, para disgusto de Dassault, la posición británica respecto del motor elegido (Avon RA.14R) cambió y hubo de adoptarse el menos potente Atar 101G, de 4 460 kg sin poscombustión.

El último modelo de serie fue, pues, el Super Mystère B2, o SMB2, y el prototipo original se convirtió en el SMB1. El primer SMB2 con el motor Atar 101G-2 voló el 18 de mayo de 1956, superando fácilmente Mach 1 incluso sin utilizar la poscombustión. Se había previsto un pedido de 150 unidades procedente del Armée de l'Air, pero esa cifra ascendió más tarde a 370; no obstante, el primer ejemplar de serie no voló hasta el 26 de febrero de 1957, y por entonces el foco de la atención se centraba ya en el Mirage III, de modo que el pedido se redujo a sólo 180 de los que 24 se vendieron a Israel.

Cuando el SMB2 comenzó a ser entregado se constató que ni tan sólo el dinámico proceso de desarrollo de Dassault había conseguido un caza realmente moderno, pues el Super Mystère carecía de radar y otra aviónica todotiempo, no poseyendo tampoco misiles avanzados ni una pesada carga ofensiva. Era un buen avión si se le consideraba escrupulosamente como un caza diurno, si bien resultaba menos maniobrero que un Ouragan bien pilotado o un Sabre Mk 6. En el Armée de l'Air, sirvió con la EC 5 de Orange, la EC 10 de Creil y la EC 12 de Cambrai, siendo más tarde camuflado (o decorado con la librea *Tiger meet*) y dotado con receptores pasivos de ECM, y fue dado de baja en 1977. Los SMB2 israelíes actuaron profusamente y resultaron tan válidos que a partir de 1972 la mayoría de los supervivientes fueron reequipados con el turborreactor Pratt & Whitney J52, el mismo del McDonnell Douglas A-4 Skyhawk, en una instalación concebida por Israel Aircraft Industries que no sólo eliminó el pesado y sediento posquemador, sino que redujo el consumo e hizo que la tobera fuese menos apetecible para los misiles hostiles de guía infrarroja. Los últimos SMB2 fueron vendidos por los israelíes a Guatemala.

Variantes del Dassault Mystère

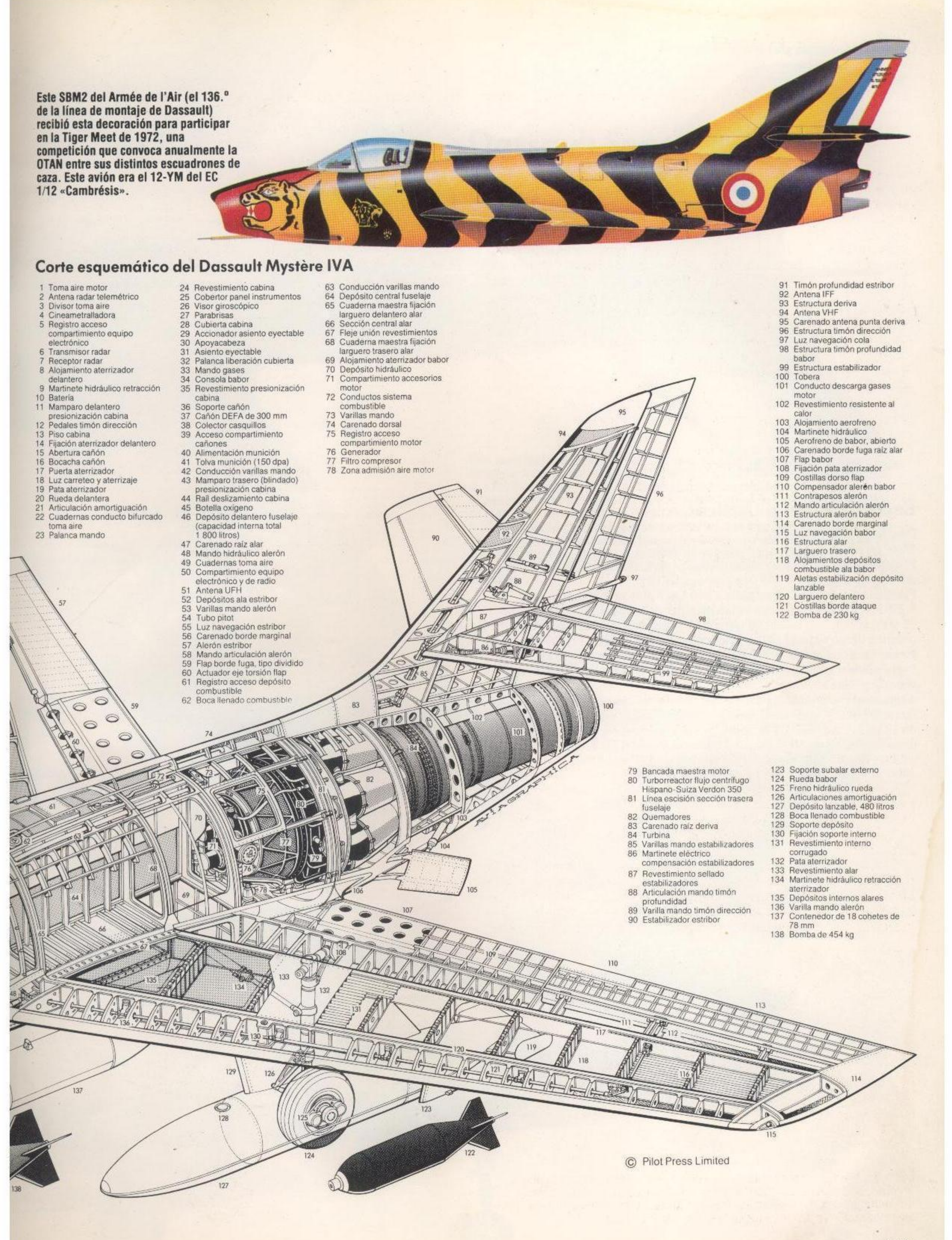
MD 450 Ouragan: primer caza a reacción de Dassault; motor Nene 104B; en total, tres prototipos, doce aviones de desarrollo y 350 de serie para Francia, 104 para la India (denominados **Toofani** y equipados con el Nene 105) y 24 para Israel; varios ejemplares recibieron designaciones especiales al ser convertidos en aviones experimentales
MD 452 Mystère: prototipo similar al MD 450, pero con el ala y los empenajes caudales aflechados a 30°
Mystère IIA: dos prototipos con motores Tay 250
Mystère IIB: seis prototipos (N.os 004-009) con motores Tay 250 y dos cañones DEFA 541 de 30 mm
Mystère IIC: nueve prototipos similares a los Mystère IIB pero con motores Atar 101D y otros dos (n.os 019 y 020) con Atar 101F con poscombustión; 156 ejemplares de serie para Francia, con el Atar 101D-2
MD 453 Mystère III: denominado también **Mystère de Nuit**; prototipo de biplaza en tándem de caza nocturna equipado con el motor Tay 250
Mystère IV: prototipo con las alas más delgadas y los empenajes aflechados a 38°; motor Tay 250
Mystère IVA: cazabombardero de serie; los 50 primeros ejemplares con el Tay 250, seguidos por 371 con el motor Verdon 350 y distribuidos también entre la India (110) e Israel (60); de ese total, 225 unidades fueron financiadas por EE UU en el marco del Off-Shore Procurement
Mystère IVB: tres prototipos y seis aparatos de preserie con diferencias de detalle y motores Rolls-Royce Avon RA.7R o Atar 101G-1, ambos con poscombustión
Mystère IVN: prototipo de biplaza en tándem de caza nocturna, con el motor Avon RA.7R, los dos cañones y el contenedor ventral de cohetes
Super Mystère B1: prototipo con las alas más delgadas y empanajes aflechados a 45°; motor Avon RA.7R
Super Mystère B2: cinco prototipos y 180 aviones de serie con motores Atar 101G (G-2 o G-3)
Super Mystère B4: dos prototipos con motores Atar 9



Los Super Mystère israelíes, que se cuentan entre los últimos mantenidos en combate, se conservan en tan buen estado que, tras 15 años de servicio, fueron remotorizados con el J52 sin posquemador, a fin de obtener un alcance y una autonomía mejores. La extensión de la tobera redujo su firma infrarroja.

Este SBM2 del Armée de l'Air (el 136.º de la línea de montaje de Dassault) recibió esta decoración para participar en la Tiger Meet de 1972, una competición que convoca anualmente la OTAN entre sus distintos escuadrones de caza. Este avión era el 12-YM del EC 1/12 «Cambrésis».

Corte esquemático del Dassault Mystère IVA



1 Toma aire motor
2 Antena radar telemétrico
3 Divisor toma aire
4 Cineametralladora
5 Registro acceso compartimiento equipo electrónico
6 Transmisor radar
7 Receptor radar
8 Alojamiento aterrizador delantero
9 Martinete hidráulico retracción
10 Batería
11 Mamparo delantero presionización cabina
12 Pedales timón dirección
13 Piso cabina
14 Fijación aterrizador delantero
15 Abertura cañón
16 Bocacha cañón
17 Puerta aterrizador
18 Luz carreteo y aterrizaje
19 Pata aterrizador
20 Rueda delantera
21 Articulación amortiguación
22 Cuadernas conducto bifurcado toma aire
23 Palanca mando
24 Revestimiento cabina
25 Cobertor panel instrumentos
26 Visor giroscópico
27 Parabrisas
28 Cubierta cabina
29 Accionador asiento eyectable
30 Apoyacabeza
31 Asiento eyectable
32 Palanca liberación cubierta
33 Mando gases
34 Consola babor
35 Revestimiento presionización cabina
36 Soporte cañón
37 Cañón DEFA de 300 mm
38 Colector casquillos
39 Acceso compartimiento cañones
40 Alimentación munición
41 Tolva munición (150 dpa)
42 Conducción varillas mando
43 Mamparo trasero (blindado) presionización cabina
44 Rail deslizamiento cabina
45 Botella oxígeno
46 Depósito delantero fuselaje (capacidad interna total 1 800 litros)
47 Carenado raíz alar
48 Mando hidráulico alerón
49 Cuadernas toma aire
50 Compartimiento equipo electrónico y de radio
51 Antena UFH
52 Depósitos ala estribor
53 Varillas mando alerón
54 Tubo pitot
55 Luz navegación estribor
56 Carenado borde marginal
57 Alerón estribor
58 Mando articulación alerón
59 Flap borde fuga, tipo dividido
60 Actuador eje torsión flap
61 Registro acceso depósito combustible
62 Boca llenado combustible
63 Conducción varillas mando
64 Depósito central fuselaje
65 Cuaderna maestra fijación larguero delantero alar
66 Sección central alar
67 Fleje unión revestimientos
68 Cuaderna maestra fijación larguero trasero alar
69 Alojamiento aterrizador babor
70 Depósito hidráulico
71 Compartimiento accesorios motor
72 Conductos sistema combustible
73 Varillas mando
74 Carenado dorsal
75 Registro acceso compartimiento motor
76 Generador
77 Filtro compresor
78 Zona admisión aire motor
79 Bancada maestra motor
80 Turborreactor flujo centrífugo Hispano-Suiza Verdon 350
81 Línea escisión sección trasera fuselaje
82 Quemadores
83 Carenado raíz deriva
84 Turbina
85 Varillas mando estabilizadores
86 Martinete eléctrico compensación estabilizadores
87 Revestimiento sellado estabilizadores
88 Articulación mando timón profundidad
89 Varilla mando timón dirección
90 Estabilizador estribor
91 Timón profundidad estribor
92 Antena IFF
93 Estructura deriva
94 Antena VHF
95 Carenado antena punta deriva
96 Estructura timón dirección
97 Luz navegación cola
98 Estructura timón profundidad babor
99 Estructura estabilizador
100 Tobera
101 Conducto descarga gases motor
102 Revestimiento resistente al calor
103 Alojamiento aerofreno
104 Martinete hidráulico
105 Aerofreno de babor, abierto
106 Carenado borde fuga raíz alar
107 Flap babor
108 Fijación pata aterrizador
109 Costillas dorso flap
110 Compensador alerón babor
111 Contrapesos alerón
112 Mando articulación alerón
113 Estructura alerón babor
114 Carenado borde marginal
115 Luz navegación babor
116 Estructura alar
117 Larguero trasero
118 Alojamientos depósitos combustible ala babor
119 Aletas estabilización depósito lanzable
120 Larguero delantero
121 Costillas borde ataque
122 Bomba de 230 kg
123 Soporte subalar externo
124 Rueda babor
125 Freno hidráulico rueda
126 Articulaciones amortiguación
127 Depósito lanzable, 480 litros
128 Boca llenado combustible
129 Soporte depósito
130 Fijación soporte interno
131 Revestimiento interno corrugado
132 Pata aterrizador
133 Revestimiento alar
134 Martinete hidráulico retracción aterrizador
135 Depósitos internos alares
136 Varilla mando alerón
137 Contenedor de 18 cohetes de 78 mm
138 Bomba de 454 kg



Especificaciones técnicas

Dassault Super Mystère B2
Tipo: monoplaza de caza y cazabombardeo
Planta motriz: un turborreactor SNECMA Atar 101G-2/3, de 3 400 kg de empuje en seco y 4 500 con poscombustión
Prestaciones: velocidad máxima 1 040 km/h al nivel del mar y 1 200 km/h a 12 000 m; velocidad máxima de crucero 990 km/h a 12 000 m; régimen inicial de trepada 5 340 m por minuto; techo práctico de servicio 17 000 m; alcance normal 870 km a 11 000 m
Pesos: vacío equipado 6 930 kg; máximo en despegue 10 000 kg
Dimensiones: envergadura 10,52 m; longitud 14,13 m; altura 4,55 m; superficie alar 35,00 m^2
Armamento: dos cañones DEFA de 30 mm, un lanzacohetes ventral retráctil para 35 cohetes Brandt SNEB de 68 mm, y una carga máxima de 1 000 kg, suspendida de soportes subalares e integrada por dos bombas SAMP de 500 kg o dos contenedores MATRA con 19 cohetes de 68 mm o diez cohetes HVAR de 127 mm.

Dassault Super Mystère



Este Super Mystère B2 ha sido ilustrado en el atractivo esquema que lucieron los últimos aviones de este tipo asignados al Escadron EC 1/12 «Cambrésis» del Armée de l'Air, basado normalmente en Cambrai. Anteriormente, estos aviones habían estado pintados en camuflaje táctico y antes de la guerra de 1967 en Oriente Medio en el esquema de mimetización israelí a fin de facilitar el traspaso de aviones entre las dos fuerzas aéreas. Los depósitos de 490 litros que lleva este B2 son unos de los que también pueden emplear los Mirage. El «Cambrésis» dio de baja en octubre de 1977 sus últimos B2, que fueron distribuidos entre diversas bases aéreas y convertidos en material de prácticas de los equipos de extinción de incendios. Un triste fin.

Escuadrones de la RAF



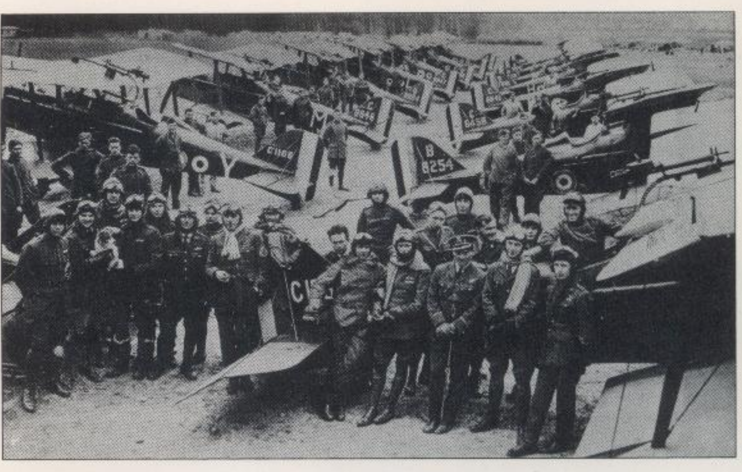
1.er Squadron

El 13 de mayo de 1912 se creó el Royal Flying Corps. Como parte de la nueva organización, la 1.ª Compañía del Batallón Aéreo de los Ingenieros Reales, unidad que tenía sus raíces en 1878, fue redesignada 1.er Squadron del RFC. De momento, esa unidad estuvo dedicada a los ingenios más ligeros que el aire y, estacionada en Farnborough, disponía de tres dirigibles, el *Beta 2*, el *Gamma* y el *Delta*, que recibió en el otoño de 1912; esos dirigibles tomaron parte en las maniobras del Ejército de ese año. En 1913 se recibieron más dirigibles: el *Eta*, construido en Farnborough, y el *Zeta*, un Clement-Bayard francés, ambos equipados con cámaras y equipo de radio para misiones de reconocimiento y ambos utilizados con buenos resultados en las maniobras de 1913. A finales de ese año, todas las aeronaves más ligeras que el aire fueron transferidas a la Royal Navy, cesión que fue oficial el 1 de enero de 1914.

El 1.er Squadron fue reconstituido en Farnborough el 1 de mayo de 1914, y cuando estalló la I Guerra Mundial andaba aún escaso de personal y aeroplanos; cambió la cúpula de mando y la unidad se trasladó a Brooklands. Allí, la lenta reconstitución del escuadrón permitió su traslado al continente en febrero de 1915. El mayor Geoffrey Salmond, el nuevo oficial al mando, voló al frente de cuatro aviones RAF B.E.8 y cuatro Avro 504 a través del canal de la Mancha. Al cabo de dos días, la unidad participaba en la batalla de Neuve-Chapelle, llevando a cabo salidas de reconocimiento y, ocasionalmente, de bombardeo. Para las segundas se dejaba en tierra a los observadores y los pilotos lanzaban a mano bombas de 9 kg. Así, no es nada extraño que los éxitos fuesen prácticamente nulos.

La base del 1.er Squadron era Bailleul, donde la unidad permaneció durante tres años. Su cuartel general era un asilo siquiátrico, circunstancia que se reflejó en las chanzas provenientes de otros escuadrones británicos. Con varios tipos de aviones, continuó efectuando vuelos de reconocimiento y cooperación con la artillería durante 1916. Ese año recibió aparatos Morane-Saulnier con los que efectuó salidas de reconocimiento lejano, teniendo que soportar la decidida acometida de los monoplanos Fokker. A fin de compensar sus numerosas bajas, el escuadrón recibió algunos Nieuport, que empleó en reconocimientos y como máquinas de escolta. Ese año se caracterizó por la virulencia de los combates, pero en 1917 la unidad sufrió un cambio fundamental.

En enero de 1917, el 1.er Squadron fue equipado enteramente con *scouts* Nieuport y se dedicó exclusivamente a la caza, pasando a ser operacional en febrero. Los primeros éxitos se registraron en enfrentamientos con cazas Albatros D.III. Aunque su ocupación principal eran los cazas alemanes, este escuadrón dedicó parte de su tiempo al ametrallamiento y bombardeo de trincheras durante la batalla de Messines, en el verano. A finales de julio, el número de derribos de la unidad se escribía ya con tres dígitos y antes de que concluyese el año se habían alcanzado las 200 victorias. En enero de 1918, el 1.er Squadron fue reequipado con el RAF S.E.5a y se había ya habituado a su nueva montura cuando se produjo la ofensiva alemana de marzo de 1918, volando del amanecer al anochecer en un intento por frenar el avance enemigo por Bapaume y utilizando Bruay como base avanzada. En mitad de la batalla, el 1 de abril, el escuadrón pasó a formar parte de la nueva Royal Air Force. Cuando se contuvo el avance alemán, el 1.er Squadron volvió a sus patrullas de caza a alta cota; a pesar de que éstas fueron su tarea principal hasta el fin de la guerra, durante el otoño volvió a participar en el ametrallamiento de trincheras. Cuando se firmó el armisticio, la unidad envió sus aviones a Gran Bretaña para su destrucción. El personal volvió a las islas en marzo de 1919, en su gran mayoría fue desmovilizado y, finalmente, en enero de 1920, su cuadro de mando fue disuelto en Uxbridge.



El 1.er Squadron se toma un respiro entre patrullas y alinea sus aviones S.E.5a para posar para una fotografía «oficial». Ello sucedía en Clairmarais en julio de 1918. Frente a la escarapela del avión «Y» se aprecia el emblema circular de identidad del escuadrón. Éste empleó el S.E.5a desde marzo de 1918 hasta el fin de la guerra, tanto en misiones de caza como de ataque al suelo (foto Bruce Robertson).

En Iraq

Simultáneamente se formó un nuevo 1.er Squadron en Risalpur (la India), que se trasladó a su base de Bangalore. Así se reemprendió la actividad de la unidad, que inicialmente utilizó aviones Sopwith Snipe. En abril de 1921, el escuadrón se desplazó al aeródromo iraquí de Hinaidi, donde fue de hecho la única unidad de caza presente en la zona. Durante algún tiempo utilizó también el Nieuport Nighthawk, predecesor de todos los cazas Gloster. En la primavera de 1925, el 1.er Squadron fue enviado al norte a raíz del ataque de Sheik Mahmud y sus kurdos contra Halebja. Las incursiones de ametrallamiento del escuadrón fueron parte muy importante en la reconquista de la ciudad. Durante el verano siguiente se efectuaron misiones de carácter similar contra las tribus de las montañas, tras las cuales el escuadrón fue disuelto el 1 de noviembre de 1926.

Tres miembros de la unidad se trasladaron a Tangmere (condado de Sussex) para reconstruir el 1.er Squadron. Uno de sus antiguos comandantes, el jefe de escuadrón Atkinson, asumió el mando y reconstituyó la unidad partiendo de cero, con cazas Armstrong Whitworth Siskin Mk IIIA. Además del 1.er Squadron, en el aeródromo de Tangmere se hallaba el 43.º Squadron y entre ambas unidades se produjo un interesante fenómeno de rivalidad profesional a todos los niveles. En 1931, el 43.º Squadron se anotó un tanto importante al recibir sus Hawker Fury un año antes que la unidad rival. El Fury, uno de los cazas más elegantes que han existido, suponía además un importante paso adelante más allá de la barrera de las 200 millas por hora (320 km/h). El 1.er Squadron tomó parte en la edición de 1932 del Festival de Hendon, efectuando exhibiciones de acrobacia sincronizada. En 1934 de sus filas salió un equipo acrobático para una gira por Canadá, convirtiéndose en el primer escuadrón de la RAF que visitaba el continente norteamericano. Durante los dos años siguientes, el escuadrón sufrió constantes cambios de personal, pero en 1937 se logró una plantilla más estable de la que nació un nuevo equipo acrobático que, al mando de «Teddy» Donaldson, mejoró sus cualidades hasta el punto de significarse durante el Festival de Hendon de ese año y que fue elegido para representar a la RAF en la Reunión Aeronáutica Internacional de Zürich.

A partir de ese momento dejaron de soplar los aires de paz en Tangmere. Ante la inminencia de la guerra los Fury fueron camuflados y se dedicó mucho tiempo a las maniobras de combate aéreo. En febrero de 1939, el 1.er Squadron recibió sus primeros Hawker Hurricane y rápidamente la unidad comenzó su período de transformación a las órdenes del jefe de escuadrón «Bull» Halahan, quien todavía estaba al frente de la unidad cuando ésta se trasladó a Francia inmediatamente antes del estallido de la II Guerra Mundial, como parte de la Fuerza Aérea Avanzada de Intercción. Tras varios cambios, se estable-



Tras la I Guerra Mundial, el 1.er Squadron se trasladó a la India, donde utilizó el Sopwith Snipe. Empleó asimismo uno o dos Nieuport Nighthawk. Este modelo no tuvo un éxito demasiado significado, pero en cambio fue el precursor de los cazas biplanos Gloster que abundaron en el período de entreguerras (foto Bruce Robertson).

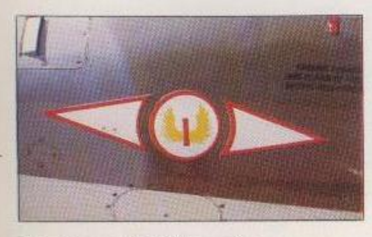


El Gloster Meteor F.Mk 8 WL170 fue entregado de primera mano al 1.er Squadron, por entonces basado en Tangmere, en 1954 y sirvió con él durante un año.

ció en Vassincourt, con la misión de defender las bases y las formaciones de bombardeo británicas. La primera victoria del escuadrón en Francia desde 1918 tuvo lugar durante las primeras patrullas fronterizas: el 31 de octubre, el oficial piloto «Boy» Mould derribó un Dornier Do 17 de reconocimiento. El 23 de noviembre se registraron otros derribos, pero a continuación el mal tiempo obligó a la práctica suspensión de las operaciones hasta marzo de 1940. Los primeros combates con cazas alemanes tuvieron lugar el 10 de mayo. A medida que los alemanes avanzaban sobre Francia, el 1.er Squadron se vio envuelto en violentos y constantes combates, cambiando de base en tres ocasiones. Su tarea principal era la escolta de los escuadrones de Fairey Battle de Berry, pero también hubo de dedicarse a la defensa aérea y a combatir a los aviones alemanes, que aparecían por todas partes. Sus Hurricane abatieron por lo menos 87 aviones contra la pérdida de dos pilotos; al cabo de diez días, todos ellos habían sido relevados salvo cinco, y llegaron nuevas tripulaciones y un nuevo oficial al mando. Destinado ahora a tareas defensivas de retaguardia, el 1.er Squadron se mantuvo en liza hasta el 17 de junio.

El 3 de julio el 1.er Squadron se hallaba de nuevo operacional, desde la base de Northolt. Destacado a Tangmere, combatió en las batallas sobre el canal de la Mancha, preludio de la batalla de Inglaterra, durante la que la unidad combatió sin tregua; todos los pilotos llevaron a cabo una media de dos salidas diarias y el oficial al mando llegó a contabilizar hasta 66 misiones durante el mes de agosto. El 9 de setiembre se trasladó más al norte, a Wittering, para un período de descanso. Se produjeron cambios de personal y sólo permanecieron en la unidad tres pilotos de los días de combates sobre Francia: Brown (por entonces el oficial al mando), Clowes y Matthews.

De vuelta a Northolt en Año Nuevo, el escuadrón inició sus primeras «Rhubarb», ataques contra las posiciones alemanas en la costa francesa del Canal. Éstas, junto con vuelos de escolta de bombarderos, fueron el cometido de la unidad durante 1941. En el transcurso de la primavera recibió los cazas Hurricane Mk II, cuyo motor Merlin XX y (en la versión Mk IIC) sus cuatro cañones de 20 mm fueron muy bien venidos. Comenzó a continuación un nuevo tipo de misión, la caza nocturna, especialmente durante los períodos de luna llena. Un año después de haber comenzado la batalla de Francia, el escuadrón se había adaptado totalmente al combate nocturno: el 11 de mayo de 1941, sus pilotos habían destruido ocho aviones enemigos y dañado a otro, y todo ello con aviones desprovistos de radar. En julio, el escuadrón fue transferido a misiones exclusivamente nocturnas, cooperando con aviones Douglas Havoc equipados con el sistema Turbinlite. Como esa táctica de colaboración no tuvo éxito debido a la ausencia de objetivos sobre Gran Bretaña, el 1.er Squadron, ahora a las órdenes del jefe de escuadrón J.A.F. Maclachlan, comenzó a buscar sus víctimas nocturnas sobre suelo francés. Este nuevo cometido reportó nuevos éxitos a la unidad, pues entre su comandante y un piloto, el checo Kuttelwascher, atesoraron 20 derribos.



El emblema del 1.er Squadron, fotografiado en un Harrier, incorpora el número 1 alado y las barras rojas adoptadas ya en los años veinte.

En julio de 1942, el cometido del 1.er Squadron cambió de nuevo al iniciarse su lenta conversión el Hawker Typhoon, en Acklington. No fue hasta setiembre que tuvo lugar su primera acción con el nuevo modelo, destruyendo sobre el mar una pareja de Messerschmitt Me 210. No sucedió nada relevante hasta 1943, en que la unidad empezó sus patrullas contra los Focke-Wulf 190, protegiendo ciudades costeras contra los merodeadores cazabombarderos alemanes. Dos de tales Fw 190 fueron derribados el 13 de marzo. Posteriormente, el 1.er Squadron fue dedicado a la escolta de los Hawker Typhoon en sus incursiones de cazabombardeo, aplicándose también en el ataque a trenes. A finales de año, el escuadrón inauguró sus salidas de bombardeo, llevando a cabo varias «Ramrod» durante los tres primeros meses de 1944. En marzo la unidad se trasladó a North Weald y se convirtió al Supermarine Spitfire Mk IX, produciéndose a continuación cambios de personal y de tácticas. En mayo, los Spitfire fueron empleados en patrullas de largo alcance sobre los Accesos Occidentales a la búsqueda de Junkers Ju 88, una tarea bastante ingrata. Un mes más tarde, el escuadrón se dedicaba a la cobertura de los convoyes que apoyaban los desembarcos del Día D, a raíz de los cuales los aviones fueron equipados para llevar bombas de 230 kg y enviados contra instalaciones costeras en Francia y la navegación de cabotaje enemiga. Antes de que acabase el mes tuvo lugar otro cambio, en el que el 1.er Squadron se trasladó a Kent para realizar patrullas contra las bombas volantes V-1. Estas difíciles salidas duraron hasta el 10 de agosto, en que la unidad había destruido 47 ingenios. Desde entonces hasta la rendición alemana, el escuadrón participó en escoltas a alta cota de formaciones de bombardeo y en la operación de Arnhem, salteado todo ello con esporádicas salidas a baja cota contra las instalaciones de los misiles V-2.

Los primeros reactores

La paz trajo al 1.er Squadron un Spitfire más potente, F.Mk 21, del que algunos ejemplares llevaban hélices contrarrotativas. Sin embargo, esos aviones le duraron poco, pues en octubre pasó a ser una unidad a reacción al recibir, de nuevo en Tangmere, los Meteor F.Mk 3. Tras ser reequipado, el escuadrón se trasladó a Lübeck para un ejercicio mensual. A pesar de ello, en agosto de 1947, el 1.er Squadron fue objeto de una inesperada indignidad: sus Meteor fueron retirados y fue declarado unidad no operacional, equipado con entrenadores North American Harvard y Airspeed Oxford y dedicado a la instrucción instrumental para el 11.° Group.

Pero ese estado de cosas no duró mucho, y en marzo de 1948 volvió a ser una unidad de caza, recibiendo Gloster Meteor F.Mk 4. Por entonces, el 1.er Squadron tenía un oficial asimilado estadounidense, el mayor Robin Olds de la USAF, un as de la guerra. Más tarde, Olds tomó el mando del escuadrón y los Meteor F.Mk 8 remplazaron a los F.Mk 4 en 1950, recuperando los aviones el emblema de la raya roja que habían lucido en preguerra.

En 1955, el escuadrón se acercó a la barrera del sonido con la llegada a Tangmere de los Hawker Hunter, en forma de los Hunter F.Mk 5 con motor Sapphire. Las prestaciones de ese avión fueron un gran estímulo para la unidad y al cabo de un año de ser reequipado fue transferido (junto con el 34.° Squadron) a Chipre para dar cobertura de caza a las fuerzas que iban a participar en la campaña de Suez. Se efectuaron salidas de caza sobre Egipto, apoyándose, además, la autoridad del rey Hussein de Jordania desde la base de Ammán. De regreso a Tangmere en diciembre de 1956, esta unidad fue destinada a su tradicional misión de defensa metropolitana hasta junio de 1958, en que Tangmere fue cerrada como base de caza.

El 1.er Squadron fue disuelto ese día y simultáneamente el 263.° Squadron de Stradishall fue rebautizado con el nombre de la añeja unidad. Ahora disponía del Hunter F.Mk 6, más potente, y al poco tiempo inició la conversión a tareas de ataque al suelo en compañía del 54.° Squadron. Su actividad consistía ahora en una serie de ejercicios, prácticas de tiro y despliegues en ultramar. En 1961, los dos escuadrones fueron asignados al 38.° Group, una organización de apoyo táctico del Mando de Transporte. El escuadrón, que por entonces recibió el modelo de ataque Hunter FGA.Mk 9, operó desde las bases de Waterbeach y West Raynham; parte de su actividad eran los despliegues en ultramar.

Pionero VTOL

A finales de junio de 1969, el 1.er Squadron regresó a Wittering (Northants). Los pilotos fueron destinados a Ternhill para un corto curso de conversión a helicópteros, pues la unidad había sido elegida para convertirse en el primer escuadrón operacional con aviones V/STOL, no sólo de la RAF, sino del mundo, a bordo del Hawker Siddeley Harrier. Naturalmente, la conversión a esta nueva forma de vuelo fue gradual y se vio retrasada por un período de inmovilización en tierra cuando ya habían concluido casi todos los vuelos en solitario. Se produjeron dos cambios en la cúpula rectora, pero a partir de enero de 1970, con un nuevo oficial al mando (el comandante de ala Ken Hayr) y su dotación completa de aviones, el escuadrón se ha mantenido regularmente en activo. Tres meses más tarde, fue destinado a Akrotiri, en Chipre, llevando a cabo unas 200 salidas en dos semanas. A mediados de los setenta, la capacidad del escuadrón, de nuevo en casa, mejoró gracias al INAS Ferranti, el telémetro láser y el radar de alerta de cola. El 1.er Squadron fue asignado a la ACE Mobile Force de la OTAN, desplegando regularmente al norte de Noruega. Al crecer la tensión en América Central envió un destacamento a Belize, que se convirtió en la 1417.ª Patrulla, y en 1982 sus aviones fueron rápidamente equipados con misiles Sidewinder y embarcados en el portaaviones HMS *Hermes,* desde el que operaron en misiones de ataque durante la guerra de las Malvinas.

El 1.er Squadron ha pasado también a la historia por haber sido la primera unidad militar equipada con aviones V/STOL, pues recibió sus Harrier GR.Mk 1 en junio de 1969. En marzo de 1970 se trasladó a Chipre y durante esa época se tomó esta fotografía (foto MoD).





2.° Squadron

Por la misma época en que el 1.er Squadron se convertía en una unidad aerostática del Royal Flying Corps se constituyeron los Squadrons n.os 2 y 3 para volar en aeroplanos, también en Farnborough, si bien el 13 de mayo de 1912, fecha fundacional del 2.° Squadron, todavía no se disponía de aviones. Cuando éstos se materializaron, fueron del tipo B.E., diseñados por Geoffrey de Havilland y construidos en Farnborough. Con ellos el escuadrón aprendió a volar y en febrero de 1913 se dispuso a cumplir una orden inhabitual, el traslado de una base a otra volando varios centenares de kilómetros: los B.E.2 partieron de Farnborough con destino a Montrose (Escocia), llegando allí al cabo de 13 días. Este escuadrón fue la única unidad del RFC en Escocia hasta el estallido de la I Guerra Mundial, en agosto de 1914, en que volvió sobre sus pasos y se dirigió a Francia.

Por entonces, este escuadrón poseían ya otros tipos de aviones, todos ellos dedicados al reconocimiento; esta unidad fue también la primera que obligó a aterrizar un avión enemigo, el 25 de agosto. El 2.° Squadron se convirtió en unidad de cooperación con la artillería a principios de su carrera, misión que desempeñó principalmente durante la I Guerra Mundial. En la batalla de Neuve-Chapelle, en 1915, los aviones de esta unidad utilizaban ya equipos de radio para entrar en contacto inmediato con las baterías de artillería y así dirigir su tiro. Durante esta batalla el escuadrón tuvo una participación muy activa, y el teniente W. Rhodes-Moorhouse obtuvo la primera Cruz Victoria «aérea» por su arrojo al atacar posiciones enemigas con bombas de 45 kg. Hacia 1916, el 2.° Squadron empleaba también cámaras en sus vuelos de reconocimiento, pero por entonces volaba en el B.E.2c y, en consecuencia, hubo de lamentar un elevado número de bajas durante ese año. El B.E.2 equipó a este escuadrón hasta mayo de 1917, en que comenzó a ser remplazado por un diseño de Frederick Koolhoven, el Armstrong Whitworth F.K.8, conocido como el «Big Ack».

Con este modelo, el escuadrón dispuso de un avión mucho más adecuado a sus misiones de cooperación artillera, y el F.K.8 se mantuvo en servicio con la unidad durante el resto de la guerra. En el transcurso de la ofensiva alemana de la primavera de 1918, y al igual que todos los escuadrones del RFC, el 2.° Squadron fue destinado a ataques al suelo en un intento por frenar el avance enemigo. Durante ese período, el escuadrón obtuvo su segunda Cruz Victoria cuando el segundo teniente MacLeod aguantó hasta que su observador hubo derribado tres Fokker antes de que su avión resultase incendiado; consiguió aterrizar, a pesar de ser herido cinco veces, y salvar al observador. El escuadrón retornó a su prosaica actividad artillera hasta la ofensiva final del otoño de 1918, cuando de nuevo se dedicó a atacar a las fuerzas alemanas, esta vez en retirada. Tras el armisticio, se desplazó a Alemania durante tres meses con el Ejército de Ocupación; más tarde, en febrero de 1919, regresó a Gran Bretaña sin los aviones y fue disuelto en Weston-on-the-Green el 20 de enero de 1920.



El 2.° Squadron recibió como equipo inicial el B.E.2, diseñado por de Havilland y uno de los cuales aparece en la fotografía en Farnborough. Estos aparatos trasladaron al escuadrón de su base fundacional a Montrose en 1913, y de ahí a la guerra en 1914 (foto Imperial War Museum).

Interludio irlandés

Doce días después, el escuadrón fue reconstituido en Oranmore (Irlanda) para asistir al Ejército en la tensión por el retraso en la entrada en vigor de la autonomía irlandesa. Utilizó Bristol Fighter en sus tareas que, una vez más, eran de cooperación con el ejército. Dos años más tarde regresó a Inglaterra pero, ante la división de Irlanda, fue desplegado en el Ulster en mayo, volviendo a su base cuatro meses después. Pero el 2.° Squadron se había convertido casi en una unidad «antidisturbios» y, tras un período de ejercicios rutinarios (primeramente en Salisbury y más tarde en Kent), embarcó en el HMS *Hermes* con destino a Shanghai para defender los acantonamientos internacionales; durante los cuatro meses de su estancia allí estuvo basado en un velódromo.

A su regreso, el escuadrón siguió con sus Bristol hasta 1930, en que fue reequipado con el Armstrong Whitworth Atlas. Kent fue el área operacional del escuadrón hasta la II Guerra Mundial, a la que llegó equipado con el nuevo Westland Lysander. Con este modelo se desplazó a Francia, fijando su base permanente en Abbeville. Hubo poco reseñable hasta mayo de 1940, momento en que la *Blitzkrieg* alemana demostró la inviabilidad del Lysander para su cometido primario. El escuadrón se batió bravamente durante nueve días tras los cuales regresó a Gran Bretaña, desde donde llevó a cabo arriesgadas salidas a través del canal de la Mancha para lanzar suministros sobre las fuerzas cercadas en Calais.

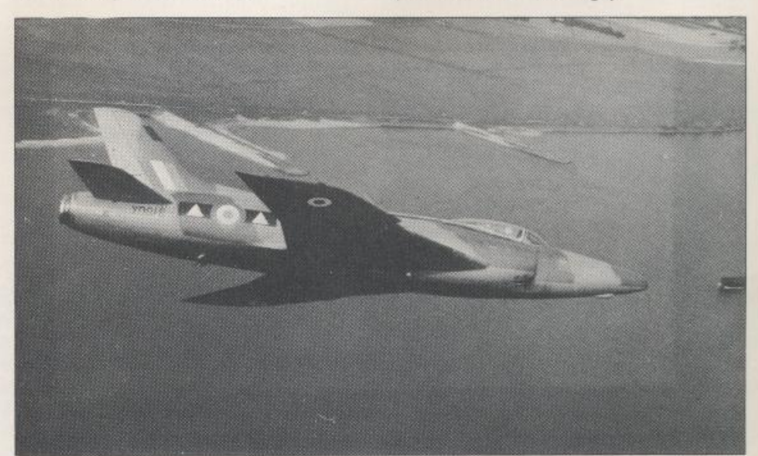
El escuadrón quedó basado en East Anglia con un avión inutilizable contra las fuerzas aéreas alemanas. Llevó a cabo asiduos ejercicios de colaboración con el ejército pero, lo que fue más importante, patrulló constantemente sobre las costas orientales en busca de la posible invasión alemana. Durante algún tiempo utilizó también aviones Boulton Paul Defiant, tanto para escoltar a los Lysander como en vuelos de reconocimiento. Durante el verano de 1941 llegaron los Curtiss Tomahawk, que se demostraron inviables operacionalmente, y no fue hasta que el North American Mustang remplazó al Lysander en marzo de 1942 que el escuadrón pudo de nuevo participar en la guerra. Las operaciones comenzaron en noviembre de 1942, efectuándose salidas sobre las costas francesas a la búsqueda de emplazamientos de radar. Sin embargo, el primer período de gran actividad no se produjo hasta la primavera de 1943, en que la unidad voló constantes patrullas «Ranger» y de localización de la navegación enemiga.

El escuadrón se dedicó cada vez más a los reconocimientos a baja cota para la localización de los emplazamientos de las V-1 y en ello prosiguió hasta mayo de 1944, en que fue transferido a las labores de preparación del «Segundo Frente». El Día D estuvo empeñado en el reglaje del tiro artillero naval sobre las playas, y más tarde apoyó al 21 Group de Ejércitos en su avance, trasladándose a bases en Normandía en julio de 1944. Además de reconocimientos fotográficos a baja cota, el escuadrón efectuó también salidas a alta cota con el Supermarine Spitfire Mk XI, y antes de que acabase el año era ya una unidad equipada totalmente con el FR.Mk XIV, dedicándose a vuelos a baja cota.

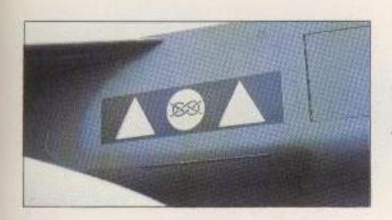
El fin de las hostilidades supuso la indefinida expatriación del 2.° Squadron: sentó su cuartel en Celle (Alemania) y absorbió los Spitfire PR.Mk 19 del 4.° Squadron para hacerse cargo de las labores de reconocimiento fotográfico del BAOR. El escuadrón permanece en la RFA desde entonces. A finales de los años cuarenta cambió varias veces de base y más tarde recibió aviones Gloster Meteor FR.Mk 9 para remplazar a los Spitfire. Equipado con aparatos de reacción, siguió siendo una unidad de caza de reconocimiento durante los años cincuenta y sesenta. Los Meteor deja-



Cuando el 2.° Squadron regresó a Francia en 1940 lo hizo con mal pie, pues se demostró que sus Lysander eran inadecuados para las tareas de reconocimiento. Más adelante recibiría el North American Mustang, con el que volvería a las operaciones. Por entonces, sus letras de identificación eran «XV» (foto Imperial War Museum).



El 2.° Squadron ha sido siempre una unidad de reconocimiento. En los años cincuenta recibió el Supermarine Swift FR.Mk 5; este modelo se había demostrado inadecuado como caza, pero volaba bien a baja cota y resultaba casi ideal para misiones de reconocimiento táctico a alta velocidad (foto John D.R. Rawlings).



El emblema del 2.° Squadron consiste en un nudo encerrado en un círculo y flanqueado por los triángulos tradicionales (foto Robbie Shaw).

ron paso a los Supermarine Swift FR.Mk 5 en 1956 y éstos a los Hawker Hunter en 1961.

En 1971 se produjo un nuevo cambio. Trasladado a Brüggen tras diez años en Gütersloh, el 2.° Squadron fue reconstituido como unidad de ataque al suelo con capacidad de reconocimiento táctico. Para tal fin fue equipado con McDonnell Douglas Phantom FGR.Mk 2 y transferido a Laarbruch, donde permanece todavía. Durante 1976 los Phantom fueron remplazados por SEPECAT Jaguar, equipados con un contenedor de recofoto aún más sofisticado. Así, el 2.° Squadron desempeña hoy la misma función para la que fue creado en 1912 y que ha llevado a cabo en sus 72 años de existencia.



El Phantom FGR.Mk 2 remplazó a los Hunter de recofoto. Durante algún tiempo, los triángulos blancos se tornaron rojos a fin de disminuir su visibilidad.



Durante 1976, los Phantom en servicio con el 2.° Squadron fueron gradualmente remplazados por los SEPECAT Jaguar GR.Mk 1. Los aviones de la foto llevan contenedores de cámaras (foto MoD).



3.er Squadron

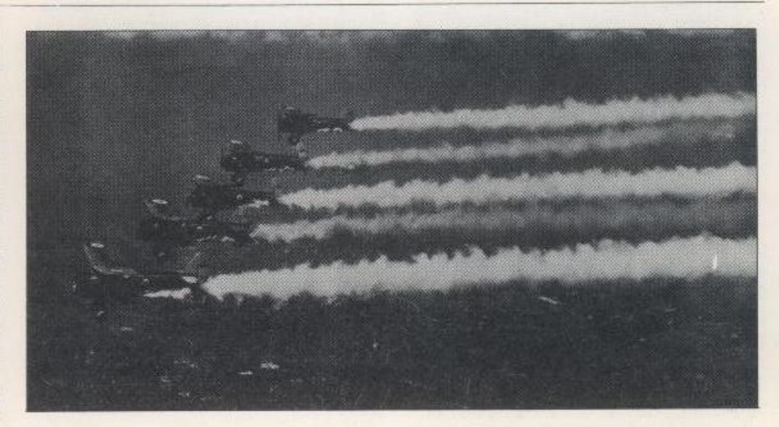
El 3.er Squadron puede enorgullecerse de ser el primer escuadrón de la RAF, vía el RFC: los Squadrons n.os 1, 2 y 3 se constituyeron el mismo día (el 13 de mayo de 1912), pero los n.os 1 y 2, de Farnborough, estaban, respectivamente, equipados con globos y desprovistos de material de vuelo, en tanto que el 3.er Squadron, establecido en Larkhill, disponía en su fundación de algunos Blériot XI, de ahí su lema «Tertius primus erit» (el tercero será el primero). Esta unidad fue originalmente la 2.ª Compañía del Batallón Aéreo de los Ingenieros Reales y estuvo establecida en la meseta de Salisbury, desde donde utilizó sus aviones para explorar en los métodos de reconocimiento desde el aire. Además de los Blériot, esta unidad fue recibiendo otros tipos de aviones, hasta el punto que cuando al cabo de dos años estalló la I Guerra Mundial se trasladó a Francia con siete modelos distintos.

Allí puso en práctica las tácticas aprendidas en Salisbury en la preguerra y se dedicó también a patrullas anti-Zeppelin, con sus pilotos armados con revólveres y bombas. No fue hasta noviembre de 1914 que el escuadrón estableció sus primeras bases, Houges durante siete meses y más tarde Auchel durante nueve. En el transcurso de este tiempo se había distinguido ya por sus reconocimientos durante su retirada desde Mons, y se dedicó a experimentar con la fotografía aérea para fines de reconocimiento. En el curso de 1915 el escuadrón normalizó gradualmente su material de vuelo con los *scouts* Morane-Saulnier y se fue convirtiendo en una unidad de combate aéreo.

El cambio del escuadrón a tareas de caza se completó totalmente en el otoño de 1917, al recibir aparatos Sopwith Camel con los que se concentró en patrullas ofensivas desde Warloy hasta la ofensiva alemana de la primavera de 1918, en la que se hicieron necesarios los constantes cambios de bases y la unidad hubo de dedicarse al ametrallamiento de las tropas alemanas. Cuando concluyó la ofensiva se estacionó en Valheureux, desde donde tomó parte en las grandes batallas aéreas del verano de 1918, volviendo a las misiones de ataque al suelo durante la victoriosa ofensiva final aliada del otoño de ese año. El armisticio sumió al escuadrón en la inactividad y en febrero de 1919 sólo regresó a Gran Bretaña el cuadro de mando, que fue disuelto en Dover el 27 de octubre.

El 3.er Squadron fue reconstituido el 1 de abril de 1920 en la India, como unidad de caza equipada con aviones Sopwith Snipe, y desempeñó ese cometido durante 17 meses antes de ser disuelto de nuevo. Al día siguiente (1 de octubre de 1921) fue reconstituido en un papel muy diferente, a partir de la Patrulla Móvil del 205.° Squadron de Leuchars. Su misión era ahora la cooperación con la flota, para la cual utilizó aviones de Havilland D.H.9A y Westland Walrus. Los segundos eran un desarrollo del D.H.9A, con equipo adicional que les daba un aspecto bastante desagradable. El escuadrón siguió desempeñando su papel de cooperación con la flota hasta el 1 de abril de 1923, en que fue definitivamente transferido al Arma Aérea de la Flota convertido en las Patrullas n.os 421 y 422.

Un año más tarde, el 3.er Squadron fue de nuevo resucitado, esta vez como unidad de caza. Ello sucedió en Manston, pero su nueva base permanente iba a ser la de Upavon, desde la que empleó sus cazas Sopwith Snipe, Hawker Woodcock, Gloster Gamecock y Bristol Bulldog.



A principios de los años treinta, el Bristol Bulldog se convirtió en el caza normalizado de la RAF. Los del 3.er Squadron empleaban como medida distintiva una faja verde en el fuselaje y el plano superior. En la fotografía, la patrulla del escuadrón practica el vuelo en formación para uno de los festivales de la RAF (foto 3.er Squadron de la RAF).

Transferido a Kenley, el 3.er Squadron entró a formar parte de la fuerza regular de defensa de Londres, viendo sus Bulldog remplazados por los primeros Gloster Gladiator en marzo de 1937. Un año más tarde se convertía en el segundo escuadrón receptor del Hawker Hurricane, un importante paso adelante con respecto a los biplanos, pero sufrió una serie de accidentes en Kenley que llevaron a pensar que ese aeródromo era demasiado pequeño y peligroso para el Hurricane, de forma que la unidad recibió de nuevo los Gladiator. Pero esa decisión fue rápidamente revocada.

En mayo de 1939 se desplazó a Biggin Hill y recibió de nuevo los Hurricane, de modo que cuando estalló la II Guerra Mundial era una unidad bien equipada para la defensa de la capital del país. En los primeros meses de la Guerra no sucedió nada reseñable, pero ante la ruptura alemana en Francia en mayo de 1940 el 3.er Squadron fue destinado allí como medida de refuerzo, combatiendo a la desesperada durante 10 días y reclamando diez victorias. Al regresar a las islas fue destinado a Escocia y allí pasó la batalla de Inglaterra, volviendo al sur en la primavera de 1941 para utilizar sus Hurricane II en patrullas



El 3.er Squadron fue la segunda unidad de la RAF receptora del Hurricane, en 1938, y todavía los utilizaba en 1941, si bien de la versión Mk IIC con cuatro cañones. Por entonces, las letras de código de la unidad eran «QO» (foto Imperial War Museum).

El 3.er Squadron recibió sus Tempest en 1944 y los utilizó hasta que fueron remplazados por Vampire a mediados de 1948. Este Tempest pertenecía al oficial al mando y las letras pintadas en el fuselaje eran del tradicional color verde de la unidad.



nocturnas, si bien participó también en unas pocas incursiones diurnas. A lo largo de 1942, el escuadrón se profesionalizó en el empleo de los Hurricane en misiones nocturnas, obteniendo sus mayores éxitos con motivo de sus salidas de intrusión sobre los aeródromos alemanes en Francia. Además de ellas tomó asimismo parte en algunas acciones con luz solar, como el acoso a los *Scharnhorst* y *Gneisenau* en el canal de la Mancha y en el desastre del desembarco de Dieppe.

A principios de 1943 cambiaron sus cometidos e inició la conversión al Hawker Typhoon. Con él el escuadrón llevó a cabo incursiones de cazabombardeo sobre Francia y efectuó también algunas salidas nocturnas, pero el Typhoon no era una máquina adecuada para volar de noche. El 3.er Squadron sufrió graves bajas en sus operaciones con el Typhoon, de modo que en menos de un año fue reequipado de nuevo, esta vez para convertirse en uno de los primeros escuadrones dotados con el Hawker Tempest. Apenas había sido declarado operacional con el Tempest Mk V que las primeras bombas V-1 comenzaron a caer sobre el sur de Inglaterra, y como el Tempest era el más veloz de los cazas aliados el escuadrón fue destinado a destruirlas. Tal tipo de misiones se cubrieron hasta setiembre de 1944, en que la unidad había conseguido grandes éxitos, hasta el punto de derribar 146 bombas el mes de julio. En setiembre el escuadrón fue trasladado a Francia, llevando a cabo escoltas de bombarderos y patrullas sobre los campos de batalla además de algunos reconocimientos armados.

Al concluir las hostilidades, el 3.er Squadron pasó a formar parte de las BAFO, estableciéndose en Alemania. Los Tempest siguieron en activo otros tres años, hasta que el 3.er Squadron se convirtió en el primero de caza a reacción de los presentes en Alemania, equipado con el de Havilland Vampire F.Mk 1. Este modelo fue utilizado para introducir los aviones a reacción en las BAFO y fue remplazado por una nueva versión al cabo de un año. El 3.er Squadron se convirtió en una unidad más de la 2.a Fuerza Aérea Táctica, utilizando modelos sucesivos (Canadair Sabre y Hawker Hunter) hasta 1957, en que fue disuelto en Geilenkirchen el 15 de junio.

Dos años más tarde la unidad fue reconstituida allí mismo y redesignada 96.° Squadron. Se trataba esta vez de una unidad de caza todotiempo equipada con Gloster Javelin, pero su carrera sólo duró dos años antes de que fuese disuelta de nuevo el último día de 1960. Al día siguiente, el 59.° Squadron, basado también en Geilenkirchen, fue redenominado 3.er Squadron, convirtiéndose de este modo en una unidad de interdicción dotada con el English Electric Canberra B(I).Mk 8. Este cambio puso al escuadrón en la primera fila de las unidades de ataque de la RAF, dedicándose a practicar varios tipos de acciones ofensivas con armamento convencional y bombas nucleares. El Canberra siguió en ese papel durante otros 11 años, y cuando este modelo fue definitivamente dado de baja, el 3.er Squadron, por entonces en Laarbruch, fue disuelto y nació una unidad homónima en la base de Wildenrath. Equipada con el Hawker Siddeley Harrier, ha sido la última incorporación al ala de aviones V/STOL desplegada en Alemania. Durante los últimos diez años, esta unidad ha visto sus efectivos incrementados gracias a la absorción del 20.° Squadron en 1977.



El emblema del 3.er Squadron consiste en un basilisco y un monolito; el segundo rememora el hecho de que la unidad estuviese basada durante algún tiempo en Stonehenge (foto Robbie Shaw).

Durante once años, el 3.er Squadron se apartó de su tradicional papel de unidad de caza y sirvió como escuadrón de interdicción en la RAF Germany, equipado con Canberra B(I).Mk 8. El avión de la fotografía aparece en Laarbruch, donde se concentraban las operaciones diurnas (foto Jon Lake).



El 3.er Squadron ha sido la última unidad receptora del Harrier, en enero de 1972. El avión de la fotografía está despegando desde Borken durante las maniobras «Heath Fire», en junio de 1976. Bajo su fuselaje aparecen dos contenedores de cañones de 30 mm (foto Bruce Robertson).

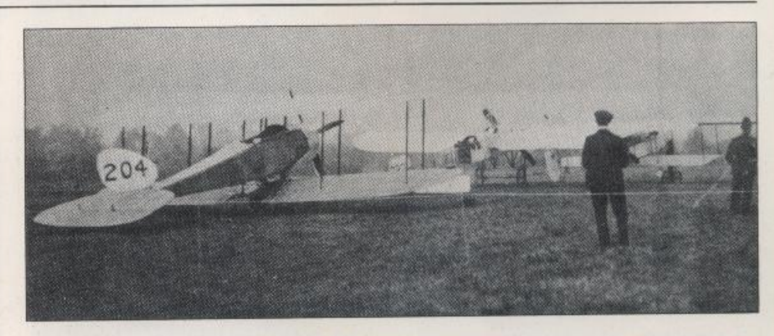




4.° Squadron

Siguiendo muy de cerca a los tres primeros escuadrones del RFC nació el 4.° Squadron. Farnborough, cuna de la aviación británica, fue también la base que vio nacer a esta nueva unidad, en agosto de 1912. Pero este escuadrón tuvo una primera infancia bastante difícil hasta el verano de 1913, pues su material de vuelo iba componiéndose a base del que le podía sobrar a otras unidades. Fue a raíz de su traslado a Netheravon que el escuadrón tomó carta de naturaleza como tal, encargándose inicialmente de desarrollar el vuelo nocturno y la fotografía aérea.

Al estallar la I Guerra Mundial el 4.° Squadron fue asignado al Ala Naval de Eastchurch y comenzó a efectuar vuelos de patrulla anti-Zeppelin sobre el estuario del Támesis durante un mes antes de unirse a las demás unidades del RFC en Francia y de tomar parte, el 19 de agosto y en compañía del 3.er Squadron, en la primera patrulla de reconocimiento de la guerra. Al igual que los demás escuadrones, utilizaba un selecto surtido de aviones en el desempeño de sus acciones, principalmente de reconocimiento. Las primeras experiencias de la unidad en la fotografía aérea le sirvieron para labrarse una buena reputación en este campo. Lentamente fueron apareciendo otros aviones y el 4.° Squadron quedó equipado exclusivamente con el RAF B.E.2c, realizando misiones de corrección artillera además de las de reconocimiento. También este escuadrón viajó mucho a lo largo y ancho del frente, no permaneciendo más de unos pocos meses en cada aeródromo hasta que sentó su



Este alineamiento de aviones del 4.° Squadron antes de la I Guerra Mundial refleja la situación predominante por entonces: detrás del B.E.4 (204) aparecen un Blériot XI y un Farman Shorthorn. Cada escuadrón no disponía más allá de uno o dos aviones de cada tipo, lo que daba como resultado problemas logísticos.

4.° Squadron (sigue)



El Hawker Audax era un desarrollo del bombardero diurno Hart destinado específicamente a tareas de cooperación con el ejército. Los primeros ejemplares fueron para el 4.° Squadron, basado en Farnborough, en diciembre de 1931.

cuartel general en Baizieux en 1916. Durante ese año realizó también sus primeras patrullas de contacto (ataque al suelo), si bien el reconocimiento siguió siendo su cometido principal durante el resto del conflicto.

Mientras que otras unidades se reequipaban con material más moderno, el 4.° Squadron hubo de seguir utilizando sus B.E.2c hasta junio de 1917, a pesar de registrar elevados índices de bajas. El avión sustituto fue el RAF R.E.8, que consintió que el escuadrón pudiese seguir desempeñando sus misiones pero con mucho menor miedo a los derribos. Un destacamento de la unidad, denominado Squadron 4A, fue asignado a las fuerzas portuguesas del Frente Occidental durante el resto de 1918. Como la mayoría de las unidades de la RAF, el 4.° Squadron regresó a Gran Bretaña en febrero de 1919 y fue disuelto el 20 de setiembre de ese año.

El 4.° Squadron fue reconstituido en su mismo cometido el 30 de abril de 1920 en Farnborough, equipado ahora con el Bristol Fighter. Siete meses más tarde envió una patrulla a Irlanda del Norte para ayudar a controlar los disturbios de la zona. A principios de 1922, el escuadrón al completo embarcó en el HMS *Ark Royal* con destino a Turquía, donde durante un año formó parte de las fuerzas británicas de ocupación. De manera que no fue hasta setiembre de 1923 que el escuadrón pudo volver a dedicarse a sus tareas de cooperación con el ejército, trabajando junto a unidades de tierra en la zona de Aldershot. Dos años más tarde el escuadrón fue de nuevo requerido para una emergencia, desplazándose esta vez a Edimburgo para patrullar sobre los tendidos ferroviarios durante la huelga general de ese año. En 1929, los Bristol fueron remplazados por Armstrong Whitworth Atlas, y dos años más tarde la unidad fue reequipada con el Hawker Audax. Su misión de cooperación con el ejército supuso constantes despliegues por todo el país para tomar parte en maniobras. Durante los años veinte, el 4.° Squadron tuvo varios oficiales al mando que luego alcanzarían las más altas dignidades aeronáuticas, entre ellos C.H.B. Blount, J.C. Slessor y N.H. Bottomley.

En los años treinta, el escuadrón perfeccionó sus cualidades en el apoyo al ejército, los Audax dejaron paso a otra variante del Hart, el Hector, y éste fue a su vez sustituido por el Westland Lysander nueve meses antes de que comenzara la II Guerra Mundial. Cuando ello sucedió, el 4.° Squadron se trasladó a Francia como parte del Componente Aéreo de las BEF, llevando a cabo algunos vuelos de reconocimiento fronterizo hasta mayo de 1940, en que ante el avance alemán sostuvo una semana de operaciones, sufriendo fuertes pérdidas y retirándose a Gran Bretaña con los pocos aviones y tripulaciones supervivientes.

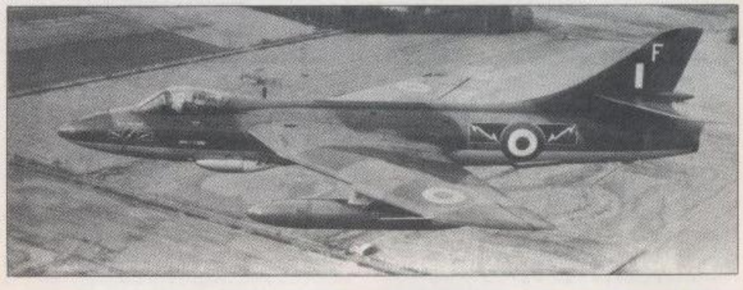
La nueva e inmediata tarea del escuadrón fue la patrulla constante de las costas de Kent a la búsqueda de cualquier indicio de fuerzas de invasión o de desembarco de comandos, y en ello permaneció hasta el otoño.

Tuvo que llegar 1942 para que el 4.° Squadron volviese a la acción. Durante ese año sufrió los períodos de transformación al Curtiss Tomahawk y más tarde al North American Mustang, y mientras tanto se embarcó en una serie de patrullas costeras y salidas de reconocimiento táctico a lo largo de las costas francesas. Los Mustang resultaron muy adecuados para esos cometidos y el escuadrón se dedicó cada vez más a las «Rhubarb», salidas a baja cota sobre Francia en busca de objetivos de fortuna, como vehículos de ruedas y trenes. Este tipo de operaciones prosiguieron durante 1943, pero al comenzar 1944 el 4.° Squadron fue destinado a misiones de recofoto con el Supermarine Spitfire y el de Havilland Mosquito. Ello se producía pensando ya en la invasión de Francia, pues la 2.ª Fuerza Aérea Táctica (FAT) debía disponer de sus propios escuadrones de recofoto, entre ellos el 4.°. Las ocupaciones de esta unidad se complicaron algo por la necesidad de localizar todos los emplazamientos de las V-1 en el norte de Francia además de seguir cumpliendo con sus tareas habituales. El Día D supuso sólo un ligero incremento de la actividad de esta unidad, que comenzó a operar desde bases en la misma Francia a partir del mes de agosto. En octubre recibió algunos Hawker Typhoon para misiones de recofoto a baja cota, y este modelo sirvió en sus filas hasta febrero de 1945. Este tipo de misión fue la tónica hasta el fin de la guerra, en que el escuadrón se convirtió en la patrulla de alta cota del 2.° Squadron, basado en Celle, en agosto de 1945.

Ese mismo mes, el 605.° Squadron, con base también en Celle, fue redesignado 4.° Squadron y comenzó a actuar como unidad de bombardeo ligero equipada con el Mosquito FB.Mk 6. Con ese avión, el escuadrón formó parte de las BAFO durante los cinco años siguientes, dedicándose a tareas de interdicción. Éstas fueron asumidas por el de Havilland Vampire en 1950, lo que llevó a alterar el cometido del escuadrón y dedicarlo al ataque al suelo. El 4.° Squadron ha formado parte desde entonces de la RAF Germany, volando en Canadair Sabre y Hawker Hunter en misiones de caza, y retomando su papel desempeñado durante la guerra en 1961 con aviones Hunter FR.Mk 10, encuadrado junto con el 2.° Squadron en el ala de reconocimiento táctico basada en Gütersloh.

En 1969 el 4.° Squadron fue reconstituido en West Raynham y trasladado posteriormente a Wittering para convertirse en la segunda unidad equipada con el Hawker Siddeley Harrier; recibió sus aviones en Wildenrath en junio de 1970 e introdujo el nuevo concepto táctico en las filas de la 2.ª FAT. Desde entonces, el escuadrón ha ido a la cabeza del desarrollo pleno de las tácticas V/STOL en el teatro de operaciones alemán y hoy en día sigue formando parte del ala de despegue vertical de la RAF desplegada en el país centroeuropeo.

El 4.° Squadron volvió a su tradicional empleo de reconocimiento en 1961, en que fue reformado en Gütersloh con el Hunter FR.Mk 10. Este modelo tenía la proa modificada para albergar cámaras oblicuas y frontales.





Derecha: elevándose desde un claro en un bosque alemán, un Harrier GR.Mk 3 del 4.° Squadron. Al igual que otras unidades desplegadas en Alemania con el Harrier, el 4.° Squadron ha conservado su capacidad de reconocimiento (foto British Aerospace).



El emblema del 4.° Squadron representa la radio (el rayo) y el día y la noche (el rojo y el negro); las fajas laterales insisten sobre los mismos temas (foto Robbie Shaw).



5.º Squadron

El 26 de julio de 1913 el RFC añadía una nueva unidad a su organigrama al constituir en South Farnborough el 5.º Squadron. La nueva organización pasó a participar directamente en las maniobras de 1913 y a entrenarse en diversos tipos de aviones. Cuando estalló la I Guerra Mundial, el escuadrón estaba dispuesto para la acción y se trasladó a Francia en agosto de 1914.

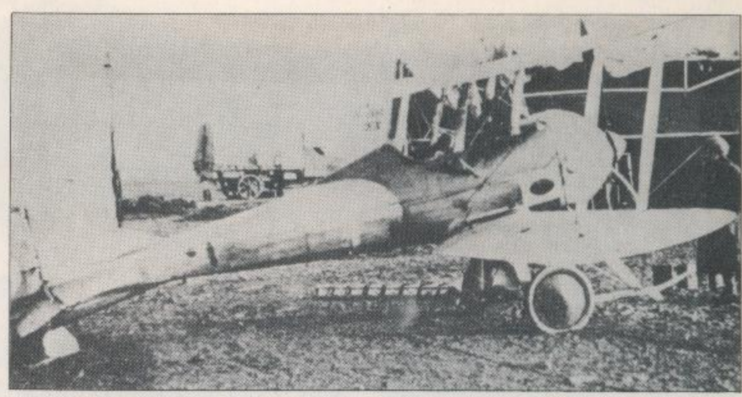
El 5.º Squadron tuvo la dudosa distinción de sufrir las primeras bajas del RFC, cuando uno de sus aviones fue abatido sobre Namur el 21 de agosto. El reconocimiento fue el cometido primordial del 5.º Squadron durante toda la guerra, si bien su realización se vio dificultada por la diversidad de aviones que hubo de utilizar. Eventualmente recibió variantes del RAF B.E. y con ellas llevó a cabo salidas regulares de reglaje del tiro artillero e incluso se embarcó en algunos vuelos nocturnos durante 1916, una actividad peligrosa y nada habitual por entonces. El 5.º Squadron siguió con los B.E. durante otro año, hasta ser reequipado con aviones RAF R.E.8 en mayo de 1917. Con ellos el escuadrón se concentró en actuaciones de cooperación con el ejército y fue asignado a las fuerzas canadienses, hecho éste que queda reflejado en la hoja de arce presente en su emblema. Sus operaciones prosiguieron hasta el armisticio, tras el cual el escuadrón formó parte de las fuerzas de ocupación hasta setiembre de 1919. De regreso a Oxfordshire, fue disuelto el 20 de enero de 1920.

El siguiente período de existencia de la unidad se inició a raíz de la renumeración del 48.º Squadron el 1 de febrero de 1920. Esta unidad se hallaba en Quetta con el Bristol Fighter, y recibió el cometido de efectuar patrullas regulares sobre la frontera noroccidental de la India. Además de estas patrullas, el nuevo 5.º Squadron cooperó con el Ejército en el control de las facciones disidentes del país. En ocasiones, esta labor de policía degeneraba en una guerra abierta, con bajas por ambos bandos; este tipo de situaciones no eran nada favorables a los biplanos monomotores, que tenían que volar entre las montañas de la frontera. El 5.º Squadron permaneció en esa región durante todo el período de entreguerras, llegando a la II Guerra Mundial equipado con el Westland Wapiti.

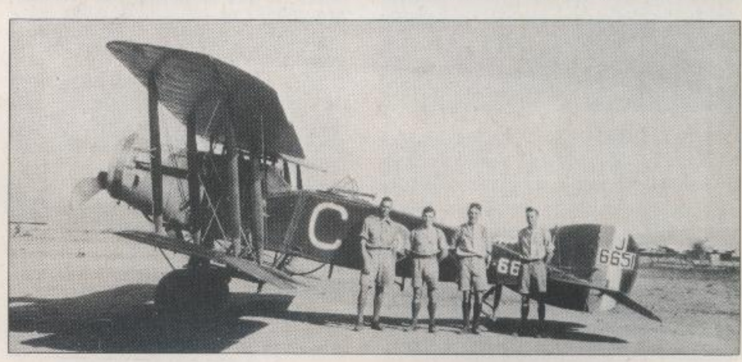
En 1940 el escuadrón dejó sus cometidos anteriores para convertirse en una unidad de bombardeo equipada con el Hawker Hart, pero en febrero de 1941 recibió el modelo de cooperación con el ejército Hawker Audax que, modificado como monoplaza, hubo de ser utilizado en labores de defensa de caza de Calcuta. Tal esfuerzo prosiguió hasta mayo de 1942, cuando el 5.º Squadron (en Calcuta) fue redesignado 146.º Squadron, y el 146.º Squadron de Dinjam se convirtió en el 5.º Squadron. Por entonces había recibido unos pocos Curtiss Mohawk, sus primeros aviones realmente de caza, y con ellos pasó a ser operacional en junio y comenzó a realizar salidas de caza, escoltas de bombarderos y misiones de ataque al suelo. Hacia setiembre habían desaparecido ya los últimos Audax y el escuadrón operaba formando parte de las fuerzas aéreas del frente de Birmania. Al poco tiempo inició sus acciones «Rhubarb» contra numerosos objetivos fluviales en el Imphal y Chindwin, lo que supuso una engorrosa complicación de sus habituales tareas de escolta de bombarderos. Hacia el verano de 1943, el escuadrón se había convertido al Hawker Hurricane, incluidos algunos ejemplares del tipo Mk IID con cañones de 40 mm bajo las alas para ataques contracarro, si bien la mayoría de los objetivos terrestres que encontró la unidad fueron camiones e, incluso, carros de bueyes. El Hurricane fue un importante paso adelante respecto del Mohawk, permitiendo al escuadrón perfeccionar la realización de misiones de escolta de bombarderos y de ataque al suelo. En junio de 1944, el 5.º Squadron se trasladó a Ceilán para un período de reorganización y al cabo de tres meses inició la conversión al Republic Thunderbolt. Volvió al combate en diciembre y se mantuvo en plena actividad durante los últimos ataques sobre Rangún.

Al concluir la II Guerra Mundial, el escuadrón retornó a la India y fue reequipado con el Hawker Tempest F.Mk 2. El 1 de agosto de 1947 el escuadrón fue disuelto ante la necesidad de evacuación de todas las unidades de la RAF tras la independencia de la India.

Ahora el escuadrón pasó por un breve período en un cometido no operacional: el 595.º Squadron fue redesignado 5.º Squadron el 11 de febrero de 1949. Continuó desempeñando su prosaica misión de remolque de blancos y de cooperación antiaérea, volando en cinco tipos distintos de aviones en el cumplimiento de esos cometidos



Otro de los inusuales aviones utilizados por el RFC fue el S.E.2; el ejemplar de la fotografía servía en Francia con el 5.º Squadron a finales de 1914. Había sido concebido como máquina de reconocimiento pero se convirtió en un *scout*, con un simple revólver por todo armamento (foto Bruce Robertson).



El 5.º Squadron utilizó el Bristol Fighter durante casi un decenio. Lo empleó como avión polivalente para patrullar la frontera noroccidental de la India; los primeros ejemplares, como el de la fotografía, iban todavía pintados en el verde caqui propio de la I Guerra Mundial (foto Bruce Robertson).



El contrato francés por el Curtiss Mohawk fue aceptado por los británicos tras la caída de Francia. Sirvió operacionalmente en Extremo Oriente y el 5.º Squadron fue una de las dos unidades que lo empleo. Como caza resultó muy limitado (foto John D.R. Rawlings).



Arriba: el 5.º Squadron perpetuó sus patrullas sobre la frontera noroccidental de la India con el Westland Wapiti. El avión de la fotografía fue captado a finales de los años treinta y muestra el emblema del escuadrón en la deriva y la banda de identificación en torno al fuselaje. Parece que va desarmado (foto Bruce Robertson).



Abajo: el Gloster Javelin FAW.Mk 9 fue el último modelo empleado por el 5.º Squadron mientras estuvo basado en Alemania. La faja roja identificaba a la unidad.



La variante F.Mk 6 fue la última del Lightning puesta en servicio operacional y pasó a equipar al 5.° Squadron a partir de 1965. Los aviones de la fotografía, tomada al poco tiempo de la conversión de la unidad, llevan misiles Firestreak (foto Bruce Robertson).

hasta que fue de nuevo disuelto el 25 de setiembre de 1951.

Seis meses más tarde se constituyó un nuevo 5.° Squadron integrado en las fuerzas de la RAF desplegadas en Alemania. Su base fue Wunstorf, donde el 5.° Squadron entró a formar parte del ala equipada con el de Havilland Vampire. Tras nueve meses de conversión, el de Havilland Vampire fue sustituido por el DH Venom y el escuadrón fue destinado a una sucesión de maniobras que se convirtieron en la actividad habitual de la RAF Germany (RAFG) durante los años cincuenta. Los Venom fueron principalmente utilizados como máquinas de ataque al suelo, si bien demostraron también buenas prestaciones en combate a alta cota, y fueron empleados por el 5.° Squadron hasta el 12 de octubre de 1957, en que el escuadrón fue disuelto de nuevo.

Alemania fue el escenario de la nueva existencia del 5.° Squadron, que renació mediante la redesignación del 68.° Squadron de Laarbruch. Se convirtió de este modo en una unidad de defensa aérea en todotiempo y pasó a utilizar los Gloster Meteor NF.Mk 11 del 68.° Squadron. Éstos fueron remplazados por Gloster Javelin en 1960, consintiendo que el escuadrón jugase un importante papel en la defensa de las bases británicas en la RFA. Ello fue así durante otros cinco años, pero en octubre de 1965 el 5.° Squadron fue disuelto en Alemania y ese mismo día reconstituido en la base británica de Binbrook, equipado con el EECo (BAC) Lightning F.Mk 6. Este caza ha formado el material de vuelo del 5.° Squadron desde entonces, y en la actualidad esta unidad, todavía en la base de Binbrook, sigue utilizando el Lightning en el marco de las fuerzas que defienden el espacio aéreo de Gran Bretaña.



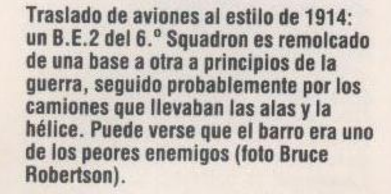
Veinte años después, el 5.° Squadron sigue utilizando los Lightning desde Binbrook. Actualmente llevan misiles Red Top y un esquema mimético en dos tonos de gris (foto Bob A. Munro).



6.° Squadron

El Royal Flying Corps formó su sexto escuadrón en South Farnborough el 31 de enero de 1914. La nueva unidad heredó parte de la plana, el arsenal de vuelo y la Patrulla de Cometas del 1.er Squadron, siendo de dos aviones sus efectivos totales de vuelo además de las cometas. Inicialmente dispuso también de la Patrulla de Radio y Fotografía, disuelta al poco tiempo. Cuando ocho meses más tarde estalló la I Guerra Mundial, el escuadrón quedó prácticamente en cuadro al tener que ayudar a completar el material de vuelo y la dotación humana del 2.° Squadron. El suministro de refuerzos entrenados a los escuadrones presentes en Francia fue el cometido inicial de esta unidad.

Por fin, en octubre de 1914 el 6.° Squadron se trasladó a Francia, y los primeros destacamentos que cruzaron el Canal estuvieron a las órdenes del capitán H.C.T. Dowding (quien más tarde se haría famoso como el lord Dowding de la batalla de Inglaterra). Las operaciones comenzaron inmediatamente (el 8 de octubre) con patrullas de reconocimiento. A principios de noviembre de 1914 eligió Bailleul como base permanente, juntamente con el 1.er Squadron, trasladándose en abril de 1916 a Abeele, desde donde operaría durante los 30 meses siguientes. En noviembre de 1914 el escuadrón se había iniciado en las patrullas de observación artillera con la 5.ª División, y ello fue su principal cometido durante el resto de las hostilidades. Como fue habitual durante ese conflicto, esta unidad utilizó gran número de modelos de aviones hasta la primavera de 1915, en que el B.E.2c se convirtió en el medio normalizado de reconocimiento, apoyado por aparatos de caza. Fue uno de esos Bristol Scout con el que el capitán L.G. Hawker sostuvo el combate del 25 de julio de 1915, por el que obtuvo la Cruz Victoria. Por entonces, la actuación del 6.° Squadron se estaba caracterizando por su elevado número de bajas, pero en setiembre la llegada de los monoplanos Fokker empeoró todavía más la situación. Fue este escuadrón el que realizó el primer intento, que resultaría fallido, de depositar un agente tras las líneas enemigas, pero tanto el agente como el piloto re-



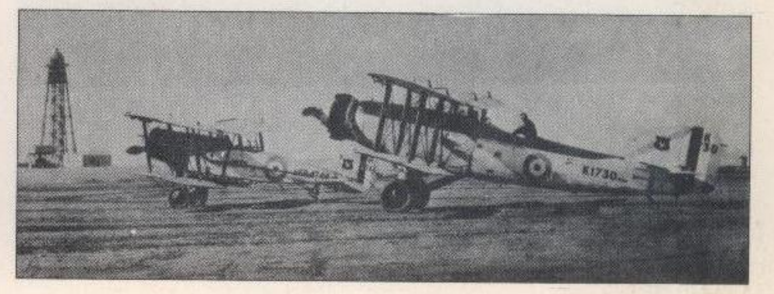
Traslado de aviones al estilo de 1914: un B.E.2 del 6.° Squadron es remolcado de una base a otra a principios de la guerra, seguido probablemente por los camiones que llevaban las alas y la hélice. Puede verse que el barro era uno de los peores enemigos (foto Bruce Robertson).

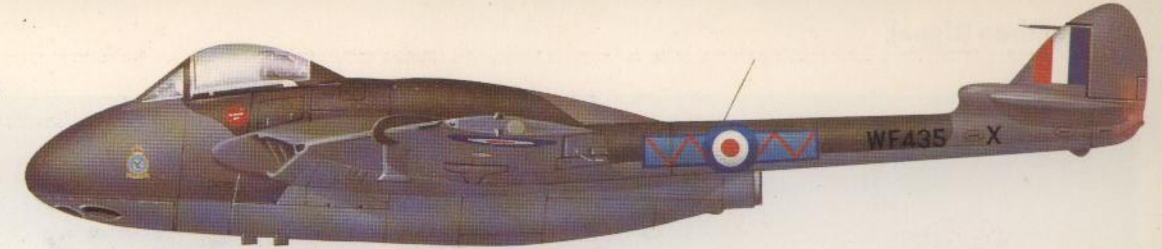


El 6.° Squadron estuvo basado en Alemania en 1919 y operó en Iraq, Egipto y Palestina hasta la II Guerra Mundial. Durante doce años utilizó el Bristol Fighter, del que en la fotografía aparecen dos ejemplares en Ismailía equipados con soportes para el lanzamiento de suministros (foto Bruce Robertson).



El Fairey Gordon comenzó a remplazar al Bristol en Ismailía en 1931; en la fotografía aparece un ejemplar de cada tipo. En las derivas se ven los emblemas de la unidad y en la del Gordon los colores del Royal Artillery, que conmemoran la participación del escuadrón en la I Guerra Mundial como unidad de cooperación artillera (foto John D.R. Rawlings).





El de Havilland Venom FB.Mk 1 comenzó a ser entregado al 6.º Squadron a principios de 1954. En el morro aparece el emblema de la unidad. Este avión, el WE435, se mantuvo en activo hasta el 21 de agosto de 1954, en que resultó destruido.

sultaron capturados. A finales de año el escuadrón se dedicaba al bombardeo además de a otros cometidos, incluidas algunas tentativas de bombardeo nocturno. Este tipo de ocupaciones, junto a sus cometidos habituales de reconocimiento y corrección artillera, fue la tónica operacional del 6.º Squadron durante el resto de la guerra. En abril de 1917, los aviones B.E.2 fueron remplazados por los R.E.8.

Al concluir las hostilidades, el 6.º Squadron pasó uno o dos meses en Alemania antes de que sus aviones fuesen enviados a la zona del golfo Pérsico. Al cabo de tres meses se estableció en Basora (Iraq), convirtiéndose en una de las primeras unidades allí desplegadas para tareas de policía. Éstas se efectuaron (principalmente con Bristol Fighter) durante once años. Ello supuso operaciones casi continuas, pues los kurdos del norte tenían la costumbre de saquear pueblos meridionales. Ése fue el cometido del 6.º Squadron durante los años veinte. Más tarde, en 1929, se trasladó a Egipto dejando un destacamento en Palestina. Se convirtió ahora en un escuadrón de bombardeo equipado con el Fairey Gordon, y con él inició las patrullas de policía en Palestina. En 1933 el escuadrón efectuó un vuelo de práctica de navegación a Rodesia. Los Hawker Hart continuaron en la brecha de 1935 en adelante, con una patrulla de cazas Hawker Demon como medio de protección, y fueron éstos los que actuaron en la crisis árabe-judía de 1936. El escuadrón realizó vuelos de patrulla, de lanzamiento de panfletos y de recofoto y, como esa crisis derivó más de una vez en enfrentamientos abiertos, perdió varios aviones a manos de los fusiles árabes, que gozaban de una puntería envidiable. Tan dura fue la lucha en 1936-37 que el 6.º Squadron consiguió más medallas al valor que ninguna otra unidad durante los años treinta.

Al estallar la II Guerra Mundial, el escuadrón volvió a sus misiones de cooperación con el ejército, recibiendo los Westland Lysander. El foco de la actividad de la unidad se desplazó inevitablemente de Palestina al Desierto Occidental. Durante los combates de 1940, los aviones del escuadrón efectuaron reconocimientos tácticos sobre las cambiantes líneas del frente. A principios de 1941 recibió algunos Hawker Hurricane y con ellos siguió en la misma labor. En mayo el escuadrón se vio envuelto en los duros combates que tuvieron como marco Tobruk, y sus Hurricane fueron los últimos aviones en el interior del recinto, a veces con los sistemas hidráulicos estropeados o sin ruedas de cola.

Retirado de esa campaña, el escuadrón se reformó en Palestina y fue enviado como fuerza defensiva a Wadi Halfa y Kufkra, donde la actividad fue escasa. En 1942, el siguiente paso adelante para el 6.º Squadron fue la recepción de los Hawker Hurricane Mk IID. Éstos, los primeros desplegados operacionalmente por la RAF, llevaban un cañón de 400 mm bajo cada ala y habían sido concebidos como cazacarros. El escuadrón demostró cuán eficaz podía resultar el Hurricane Mk IID y a partir de junio de 1942 se empeñó contra los carros de Rommel. Un día señalado fue el 26 de octubre, en el que destruyó 16 carros. Más tarde se trasladó a Tunicia para actuar contra la línea Mareth y volvió a conseguir grandes éxitos, destruyendo 32 carros de combate en tres horas el 22 de marzo de 1943. Este cometido contracarro se refleja en el emblema de la unidad, un «Abrelatas Volante». Las pérdidas fueron también muy elevadas, pero la mayoría de los pilotos salían indemnes y podían regresar a sus bases; el escuadrón siguió combatiendo en el norte de África hasta la conclusión de esa campaña. Entonces fue retirado a la Zona del Canal de Suez y comenzó a ejercitarse en el empleo de los Hurricane Mk IV armados con cohetes.

En el Adriático

El 6.º Squadron recibió sus Hurricane Mk IV en Italia en 1944 y fue destinado al frente del Adriático. Allí sus cometidos eran ataques con cohetes contra instalaciones de mando, emplazamientos de radar y la navegación enemiga (especialmente esta última). El escuadrón participó cada vez más en la campaña de Yugoslavia, enviando a veces destacamentos a las islas situadas al largo de las costas de ese país y trasladándose finalmente toda la unidad a tierras yugoslavas, en las que permaneció hasta el fin de la guerra en Europa. A mediados del verano, el 6.º Squadron había regresado a Palestina y allí permaneció, viéndose envuelto en la creciente violencia resultante de los intentos judíos de apropiarse del país. En setiembre de 1946 se trasladó a Chipre y allí el 6.º Squadron tuvo la distinción de ser la última unidad equipada regularmente con el Hurricane. Este modelo fue finalmente dado de baja en 1947, sustituido por el Hawker Tempest.

Más tarde, ese mismo año, el escuadrón se unió a otras unidades de caza en la Zona del Canal de Suez y durante los diez años siguientes formó parte activa de la Fuerza Aérea de Oriente Medio, operando desde Egipto, Iraq, el Golfo y Sudán. Los Tempest fueron sucesivamente remplazados por los de Havilland Vampire y de Havilland Venom, y el escuadrón volvió a desplazarse a Chipre, desde donde tomó parte en la operación franco-británica contra Egipto atacando aeródromos, unidades de tierra y radares. El Venom se mantuvo con el 6.º Squadron hasta junio de 1957, en que la unidad se convirtió en un escuadrón de bombardeo.

El 6.º Squadron estaba ahora equipado con el English Electric Canberra, con el que habían comenzado a entrenarse las tripulaciones antes de que fuesen dados de baja los Venom. La unidad se convirtió de este modo en el escuadrón de bombardeo de Oriente Medio; basado en una tierra y en un momento de gran agitación guerrillera y terrorista, el mes de noviembre uno de sus Canberra fue destruido por una bomba puesta por el EOKA. En 1958, el 6.º Squadron dejó Chipre y pasó por varias bases, primero en Gran Bretaña, después en la República Federal de Alemania y en Nairobi antes de volver a operar regularmente desde la base chipriota de Akrotiri. Al año siguiente recibió el Canberra B.Mk 6, más potente, y en 1960 el escuadrón se inició en misiones de ataque a baja cota que incluían bombardeos según el sistema LABS. Más adecuado para ese tipo de cometidos y equipado con contenedores subalares para cohetes o bombas resultó el Canberra B.Mk 16, que comenzó a ser entregado a la unidad en enero de 1962. Desde entonces hasta enero de 1969 el escuadrón se mantuvo en estado operacional como parte del Ala de Interdicción de Akrotiri. Fue disuelto el 13 de enero de 1969, tras haberse convertido en el escuadrón de la RAF que había permanecido durante más años en estado operacional de forma ininterrumpida.

Para el 6.º Squadron no iba a permanecer en el limbo durante mucho tiempo, pues el 7 de mayo de 1969 se constituyó en Coningsby un nuevo 6.º Squadron, que fue además el primero de la RAF equipado con el nuevo McDonnell Douglas Phantom FGR.Mk 2. La conversión a este poderoso avión de ataque se cumplió rápidamente, y el escuadrón recibió como cometido principal la ejecución de ataques al suelo a baja cota. Juntamente con los Squadrons n.os 41 y 54, constituyó el Ala Phantom británica, que se mantenía preparada constantemente para acudir de forma inmediata a cualquier punto en que se la necesitase. Se mantuvo en activo durante cinco años y el 1 de octubre de 1974 fue disuelto de nuevo. Pero por entonces estaba en formación en Lossiemouth un nuevo 6.º Squadron, que se trasladó con armas y bagajes a Coltishall ese noviembre. El escuadrón fue de nuevo desplegado en misiones de ataque al suelo, esta vez con el SEPECAT Jaguar, y desde entonces ha permanecido en el seno del ala de ataque de la OTAN, listo para acudir a cualquier punto del área de la Alianza Atlántica.



El emblema extraoficial del 6.º Squadron es el «Abrelatas Volante», situado en las tomas de aire de los motores de sus Jaguar.



El 6.º Squadron regresó a Gran Bretaña por primera vez en 55 años para ser reconstituido en Coningsby el 7 de mayo de 1969. Se convirtió en el primer escuadrón de la RAF equipado con el Phantom FGR.Mk 2, utilizado como máquina de ataque al suelo (foto MoD).



En 1974, el SEPECAT Jaguar remplazó a los Phantom del 6.º Squadron. Esta inhabitual formación de ocho aviones muestra los depósitos subalares. La *gunner's stripe* cubre el carenado de ECM en la deriva (foto MoD).